



Förderverein Schulbiologiezentrum Hamburg e.V.

# Lynx



Druck 02 / 2017



## Mobil in die Zukunft

Mit freundlicher Unterstützung der Behörde für Umwelt und Energie



Hamburg

Behörde für  
Umwelt und Energie

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>Wer Rad fährt, bleibt auch geistig in Bewegung!</b>	<b>5</b>
<b>Do Cities Matter?</b>	<b>9</b>
<b>Lebenswerte Städte und Mobilität - ein Dilemma?</b>	<b>11</b>
<b>Für eine bewegte Kindheit und Jugend - Mobilitätsbildung in der Schule</b>	<b>19</b>
<b>Schulische Aktivitäten und Angebote</b>	<b>23</b>
Radtouren mit Geflüchteten – die Berufliche Schule BS 18 wird aktiv	23
Elterntaxi oder zu Fuß zur Schule?	26
Oben rum und unten durch ...	29
Wir fahren mit dem HVV	30
Paint-Bus-Wettbewerb	31
MobilitätsKULTUR	32
Das verkehrspädagogische Engagement der HVV-Schulberatung im Elementarbereich	34
Freiwilliges ökologisches Jahr in der HVV-Schulberatung	36
Mobilitätstag an der Stadtteilschule Walddörfer	37
Der ADFC Hamburg – Aktivitäten und Angebote	40
Umweltverträglicher Verkehr – ein Schulprojekt	42
<b>Literatur- und Linkhinweise, Buchvorstellungen</b>	<b>49</b>
Ausgewählte Medien zum Thema „Umweltverträgliche Mobilität in Hamburg“	49
Mobilität und Verkehr – Informationen im Netz	53
Buchvorstellung: Rund um Hamburg	58
App-Vorstellung: Kulturpunkte Hamburg	58
<b>Aktuelles</b>	<b>59</b>
Die GemüseAckerdemie – ackern statt pauken	59
Neu – im Schulgarten des ZSU	60
Neue Koordinatorin des Familienprogramms	62
Natur erleben mit Kindern – Familien- und Geburtstagsprogramm, Bienenprogramm des FSH 2. Halbjahr 2017	63
Freiwilliges Ökologisches Jahr im ZSU-Wasserlabor 2016/17: Der doppelte Erwin	65
Zwölf Särgе und kein Toter	67
50 sagenhafte Naturdenkmale der Metropolregion Hamburg	68
Blitzlicht einmal anders	69
<b>ZSU Lageplan</b>	<b>70</b>
<b>FSH-Aufnahmeantrag</b>	<b>71</b>
<b>Impressum</b>	<b>72</b>



Foto: Markus Scholz

Regina Marek

Liebe Leserinnen und Leser,

wie viele Stunden haben Sie schon im Stau gestanden? Jährlich verbringen deutsche Autofahrer ca. 38 Stunden im Stau. Vor den Schulen gibt es Staus, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Gerade hier ist ein Umdenken möglich. Der Fußweg zur Schule kann ein Erlebnisweg und eine Erholung nach dem Unterricht für Schüler sein. Wenn Eltern es ihren Kindern nicht zutrauen, in Gruppen zur Schule zu gehen, könnten Eltern Begleitgemeinschaften bilden und sich ablösen. Langfristig können die Schüler den Weg dann allein gehen.

Mobilität ist heute ein selbstverständlicher Bestandteil unseres Lebens und eine wichtige Basis unserer Wirtschaft. Der damit verbundene Verkehr, insbesondere der motorisierte Straßenverkehr, belastet jedoch Umwelt und Gesundheit in vielfältiger Weise. Ziel einer Bildung zu einer nachhaltigen Mobilität ist es, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, wie das Rad, den Roller, die Füße oder Bus und Bahn, an der Schule gesellschaftsfähig zu machen. Schüler sollen entdecken, dass eine selbständige, umweltfreundliche Mobilität Spaß macht. Sie können ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl erkennen und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der Zukunft erfahren. Die Entwicklung einer

selbständigen Mobilität ist ein grundlegendes Lernziel in den Bildungsplänen.

Dieser Lynx versucht Alternativen zum Autoverkehr aufzuzeigen, einmal wieder mit der U- oder S-Bahn zu fahren, das Fahrrad zu benutzen oder zu Fuß zu gehen. Probieren Sie es auch mit Ihren Schülern oder mit der Familie aus!

Ihre

**Regina Marek**

1. Vorsitzende des FSH

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen meist verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für alle Geschlechtsformen.

Jürgen Forkel-Schubert

# Wer Rad fährt, bleibt auch geistig in Bewegung!

Abb. 1: Fahrräder. Foto: Wikimedia Commons, Silar, CC BY-SA 4.0

Das schöne Wetter lockt, und viele Menschen holen ihr Rad wieder aus dem Keller. Schon beginnen die Probleme: Was mache ich, wenn ich einen Platten habe? Welche Fahrradstrecke nehme ich ohne große Hauptstraßen überqueren zu müssen? Wie und wo schließe ich mein Rad sicher an? Und dann: Ist es denn nicht zu gefährlich auf unseren Straßen? Werden nicht immer wieder Radfahrer durch abbiegende Lastwagen sogar getötet?!

Es stimmt schon: Der Verteilungskampf auf unseren Straßen nimmt zu. Rund 4.000 km Straßen hat Hamburg und jedes Jahr werden mehr als 10.000 PKWs neu zugelassen. Inzwischen gibt es insgesamt rund 771.000 Autos in der Hansestadt – das heißt, fast jeder zweite Mensch hat ein Auto!

Doch alle Verkehrsexperten, Stadtplaner und Politiker wissen inzwischen: Die autogerechte Stadt von früher hat als Leitidee längst ausgedient. Heute gilt die Maxime, die Stadt muss von den privaten Pkws befreit werden! Es ist unverkennbar: Hamburg hat ein Autoproblem!

Dabei ist kein anderes Verkehrsmittel in der Stadt so schnell, so flexibel und so preiswert wie das Fahrrad. Es erzeugt kaum Lärm und keine Abgase, braucht keinen großen Parkplatz und schont das Klima. Es ist einfach zu bedienen, hält körperlich und geistig fit und macht Spaß bis ins hohe Alter.

Doch mit dem Rad durch die Stadt zu fahren, will gelernt sein. Unser Mobilitätsverhalten ist uns eben nicht angeboren, es wird uns vielmehr anerzogen. Es ist ein Ausdruck unserer Werte und Lebenseinstellung – und unserer Bildung. Verkehrserziehung gehört inzwischen genauso zum gesetzlichen Bildungsauftrag wie Schreiben und Lesen. Zwar ist unser freies Bewe-

gungsrecht ein Grundrecht, aber wir müssen es mit vielen anderen Menschen teilen.

## Hamburg auf dem Weg zur Fahrradstadt

Ortswechsel: Ich besuche eine Veranstaltung der Hamburger Klimaschutzstiftung im Gut Karlshöhe. Sie heißt „Fahrradstadt Hamburg – Mobilität neu gestalten“ und stellt das Konzept einer Fahrradstadt in den Mittelpunkt der Debatte.

Im Jahr 2008 wurden nur 12 % aller Wege in Hamburg mit dem Fahrrad zurückgelegt. Seitdem steigt die Zahl der Radfahrer stetig an. Damit Rad fahren noch beliebter wird, hat Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz mit den Bezirksamtsleitern und den Bezirksversammlungen im letzten Jahr ein Bündnis für den Radverkehr geschlossen. Ziel des Senats ist es, in den 2020er Jahren den Radverkehrsanteil an allen in Hamburg zurückgelegten Wegen auf 25 % des Gesamtverkehrsaufkommens zu steigern. Erreicht werden soll dies u. a. mit mehr Radstreifen an Straßen, neuen Velo-Routen, mehr Rad-Stellplätzen vor U- und S-Bahnhöfen sowie vielfältigen Service- und Informationsangeboten. Klingt gut, doch die Umsetzung braucht viel Zeit und die Menschen müssen es wollen!

Das Publikum in Karlshöhe besteht fast ausschließlich aus raderprobten Herren in mittlerem bis höherem Alter und wenigen Frauen. Jüngere sind nicht zu sehen. Das Podium ist bunt gemischt – von Martin Bill, dem Verkehrsexperten der Grünen, über Kirsten Pfaue, der Radverkehrskoordinatorin der Stadt Hamburg, bis zu Fachleuten vom Fahrradverein ADFC und dem Automobilclub ADAC. Letzterer bringt es immerhin auf rund eine Million (!) Mitglieder in der Metropolregion Hamburg.



Abb. 2: T-Shirt aus Amsterdam. Foto: Jürgen Forkel-Schubert

Am Ende sind sich alle einig: Es geht nicht gegeneinander, sondern nur miteinander!

Das klingt gut, aber ist vielen Anwesenden zu langsam. Wir müssen noch mehr Menschen dazu bringen, das Auto stehen zu lassen und Bahn und Busse zu nutzen. Und wieso eigentlich kaufen trotz „Dieselgate“ immer noch Menschen einen Diesel-PKW oder gar ein SUV und verschmutzen unsere bereits schon viel zu dreckige Luft noch weiter?

Fehlt uns vielleicht einfach nur die Fantasie? Ein gutes Beispiel ist Kopenhagen, wo die Verwaltung Dinge umsetzt, die kein Vermögen kosten – dies aber kontinuierlich tut! In der Hauptstadt Dänemark wurden über einen Zeitraum von 20 Jahren jedes Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplätze gestrichen und daraus Cafés, Spielplätze sowie Platz für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Zeitgleich wurden die Parkplatzgebühren erhöht, damit mehr Menschen aufs Rad oder den ÖPNV umsteigen. Könnte man das nicht auch bei uns ...

### **Warum unser Verhalten ein wichtiges Thema für die Bildung ist**

Wir alle wissen, dass unser Verhalten nicht immer von logischen Überlegungen gesteuert wird. Dafür gibt es viele Gründe, beispielsweise spontane Kaufentscheidungen, fehlende Angebote, Beeinflussung durch die Peergroup, liebgewonnene Gewohnheiten oder mangelhafte Informationen. Viele unserer Ver-

haltensweisen, nicht nur unser Mobilitätsverhalten, sind nicht zukunftsfähig und nicht nachhaltig.

Beispiel Ernährung: Laut einer Untersuchung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit enthalten Bioprodukte deutlich weniger Pestizidspuren als konventionelle Lebensmittel. Doch leider führen solche Informationen nur in den seltensten Fällen unmittelbar dazu, die Ernährung umzustellen. Zu komplex ist unser Ernährungsverhalten und ein nebulöses, aber tief verankertes Vorurteil gegen Bioprodukte lässt viele Menschen argumentieren, dass Öko-Essen „auch nicht besser“ sei – ergo sind sie nicht bereit, umzusteigen.

Beispiel Fair Trade: In fast allen Supermärkten gibt es heute faire Produkte zu kaufen. Hamburg ist seit vielen Jahren eine mehrfach ausgezeichnete „Fair-Trade-Stadt“. Viele Betriebe, Vereine und auch die Stadtverwaltung schenken ihren Gästen beispielsweise nur noch fair gehandelten Kaffee ein. In Umfragen geben zwar viele Menschen an, dass sie beim Einkauf faire Produkte bevorzugen würden – dennoch liegt der reale Anteil von fairem Kaffee bei nur rund vier Prozent.

Was können wir also tun, damit unsere Kinder (und wir Erwachsenen auch) nicht nur etwas über Nachhaltigkeit lernen, sondern auch nachhaltig leben?

Die freie Entscheidung des Einzelnen ist ein wichtiges Grundrecht in unserer Gesellschaft. Es gilt nicht nur für das individuelle Handeln, sondern auch in der Bildung. Besonders junge Menschen sind anfällig gegenüber radikalen Lösungen und wären leicht zu beeinflussen. Unsere Vergangenheit – insbesondere die Nazizeit und die DDR – hat gezeigt, dass man Schülern keine Meinung aufzwingen darf. Man darf Schüler nicht indoktrinieren, sondern muss sie in die Lage versetzen, sich mit Hilfe des Unterrichts eine eigene Meinung bilden zu können. Dieses „Überwältigungsverbot“ ist seit 1976 im sogenannten Beutelsbacher Konsens festgeschrieben.

Wie soll man denn unser Bildungssystem umgestalten, damit aus unseren Kindern einmal verantwortungsbewusste, nachhaltig handelnde und mündige Bürger werden?

Eine Erkenntnis ist, dass das Thema Nachhaltigkeit insgesamt noch nicht in den Bildungseinrichtungen und bei den Menschen angekommen ist. Nachhaltigkeit wird als Begriff inflationär und häufig falsch im Sinne von „lang nachwirkend“ verwendet. Nachhaltigkeitsansätze sind jedoch sehr komplex und beinhalten meist zu viele Abwägungsprozesse, um daraus unmittelbar Grundsätze für unser Verhalten ableiten zu können. Fachleute diskutieren bereits Strategien zur Lösung wichtiger Zukunftsprobleme: „Effizienz“

zur Lösung des Ressourcenproblems, „Suffizienz“ für unser Konsumverhalten, „Konsistenz“ für die Naturverträglichkeit und „Permanenz“ für die Nutzungsdauer – doch damit können nur die wenigsten Menschen etwas anfangen, geschweige denn, dies auf ihr Individualverhalten übertragen.

Unser derzeitiges Bildungssystem muss also weiterentwickelt werden, um uns Antworten auf unsere Zukunftsfragen geben zu können – oder anders gesagt: wir brauchen andere Schwerpunkte in der Bildung. Wir brauchen mehr Bildung für nachhaltige Entwicklung – abgekürzt BNE – und das in allen Bildungsbereichen. BNE kann den Schülern die Kompetenzen vermitteln, die sie brauchen, damit sie die Zukunft meistern können. BNE soll die Menschen befähigen zu erkennen, dass ihr Handeln Konsequenzen hat – nicht nur für sie selbst, sondern auch für ihr Umfeld und für andere. Jeder kann dazu beitragen, die Welt ein Stück zu verbessern.

Dabei geht es nicht darum, neue Projekte zu starten, die nach einer gewissen Zeit beendet und vergessen sind. Nein, wir brauchen neue Strukturen, die BNE fest verankert – in Kindergärten, Schulen, Betrieben und Berufsschulen, Hochschulen, der Weiterbildung und in der außerschulischen Bildung.

### Hamburg lernt Nachhaltigkeit

2015 fiel der Startschuss für das UNESCO-Weltaktionsprogramm Bildung für nachhaltige Entwicklung (WAP BNE). Das fünfjährige Programm (2015–2019) zielt darauf ab, langfristig eine systemische Veränderung des Bildungssystems zu bewirken und Bildung für nachhaltige Entwicklung vom Projekt in die Struktur zu bringen. In einer „Roadmap“ werden fünf Aktionsfelder benannt, denen besondere Priorität eingeräumt wird: der Integration von BNE in die Bildungs- und Nachhaltigkeitspolitik, der ganzheitlichen Transformation von Lern- und Lehrumgebungen, der Kompetenzentwicklung bei Lehrenden und Multiplikatoren, der Stärkung und Mobilisierung der Jugend und der Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene durch Bildung.

Die Bundesregierung hat zur Umsetzung des Weltaktionsprogramms eine Nationale Plattform gegründet und als begleitende Gremien sechs Fachforen zu den unterschiedlichen Bildungsbereichen sowie mehrere Partnernetzwerke eingerichtet. Gemeinsam wurden Handlungsfelder und Ziele für einen „Nationalen Aktionsplan BNE“ erarbeitet, der im Sommer dieses Jahres veröffentlicht werden soll.

Der Hamburger Senat hat das Programm der UNESCO ebenfalls aufgegriffen und im September 2016 in einer Drucksache an die Bürgerschaft be-



Abb. 3: Hans Gabanyi, WAP-Konferenz in Hamburg. Foto: Jürgen Forkel-Schubert

## WER RAD FÄHRT, BLEIBT AUCH GEISTIG IN BEWEGUNG!

schlossen, einen „Masterplan“ für die Implementierung dieses neuen Bildungsansatzes in der Hansestadt zu entwickeln. Als Ziele werden darin genannt: die Stärkung der nachhaltigen Entwicklung Hamburgs durch BNE, die Umsetzung des WAP in Hamburg, Mitwirkung in nationalen und internationalen Gremien zum WAP und in entsprechenden Bildungsforen, Entwicklung eines Aktionsplans BNE für Hamburg und Stärkung der Beteiligung interessierter Akteure (Drucksache 21/5468 „Hamburgs Beitrag zum Weltaktionsprogramm Bildung für nachhaltige Entwicklung“, 02.08.2016, Bezug: [www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/vorgang/49207](http://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/vorgang/49207)).

Die Initiative „Hamburg lernt Nachhaltigkeit“ (HLN) wurde mit der Umsetzung beauftragt. Darin arbeiten unter der Federführung der Behörde für Umwelt und Energie alle für Bildung relevanten Behörden zusammen. Sie sollen in einem partizipativen Ansatz mit allen gesellschaftlichen Akteuren den Aktionsplan BNE für Hamburg gemeinsam entwickeln. In einem ersten Schritt hat die Geschäftsstelle der Initiative HLN fünf Arbeitsgruppen zu den Bereichen Kita, Schule, Berufsbildung, Hochschule, Außerschulische Bildung und Bezirke gegründet. Auf Grundlage der Texte des Nationalen Aktionsplans sollen spezielle auf Hamburg angepasste Handlungsfelder und Ziele entwickelt werden. Alle Interessierten sind eingeladen mitzuarbeiten. Termine und Kontakte der AGs können bei der Geschäftsstelle HLN erfragt werden (Kontakt: Elke Rödiger, BUE, [elke.roedig@bue.hamburg.de](mailto:elke.roedig@bue.hamburg.de)).

### Global denken – lokal handeln

Als fachliche Grundlage für die Arbeit gelten die im September 2015 von den Vereinten Nationen verabschiedeten 17 Ziele der Agenda 2030, die sogenannten „Sustainable Development Goals“ – kurz SDGs. Dieser Ansatz soll bis zum Jahr 2030 weltweit Armut und Hunger reduzieren, Gesundheit verbessern, Gleichberechtigung ermöglichen, die Umwelt schützen und vieles mehr.

Auch der Hamburger Senat hat einen Prozess zur Umsetzung der SDGs gestartet, bei dem Bildung eine große Rolle spielt. Wiederum hat die Behörde für Umwelt und Energie hier die Federführung übernommen und dabei auch die Initiative „Hamburg lernt Nachhaltigkeit“ mit einbezogen.

Zweifelsohne kann Bildung bei den Menschen das Bewusstsein dafür steigern, dass die Agenda 2030 ein wichtiges und richtiges Konzept ist. Zugleich kann BNE verdeutlichen, dass wir alle zugleich Täter, Opfer und Retter sind. BNE muss den Bezug zwischen den globalen Problemen und dem Handeln des Einzelnen

aufzeigen. BNE kann gute Beispiele propagieren und – wo möglich – auch einüben, damit wir aus dem Teufelskreis der nicht-nachhaltigen Verhaltensweisen herauskommen. Gemeinwohlorientierung und globale Gerechtigkeit müssen dabei Hand in Hand gehen.

Zurück zur Diskussion im Gut Karlshöhe. Auf die Frage, was jeder von uns denn konkret tun könne, damit Hamburg wirklich zu einer Fahrradstadt wird, antwortete die Fahrradbeauftragte Kirsten Pfaue:

1. Aktiv sein und Spaß daran haben
2. Vorbild sein und Regeln einhalten
3. Sich mit anderen austauschen und offen für neue Ideen sein

Es ist also gar nicht so schwer mit dem richtigen Verhalten – man muss nur damit anfangen!

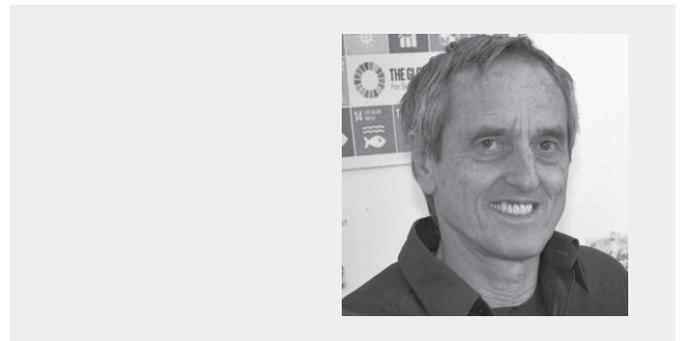


Abb. 4: Jürgen Forkel-Schubert. Foto: Jürgen Forkel-Schubert

Prof. Dr. Stephan Rammler

# Do Cities Matter?

## Gedanken zur Gestaltbarkeit urbaner Mobilität

Abb.: Frau auf Fahrrad in Berlin. Foto: Wikimedia Commons, Sascha Kohlmann, CC BY-SA 2.0

Heute lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten, mit weiter steigender Tendenz. Mit Blick auf die Zukunft der Mobilität sind sie allein deswegen schon der Hauptschauplatz vielfältiger und einflussreicher Entwicklungen, die sich in ihnen bündeln und überschneiden wie in einem großen urbanen Labor: Bevölkerungswachstum, urbane Verdichtung und Raumknappheit, Engpässe für den fließenden und ruhenden Verkehr, mangelnde Verkehrssicherheit und die riesigen Emissionsprobleme in den Ballungsräumen erzwingen vor allem auf den Wachstumsmärkten der Mobilität in Asien, Afrika und Lateinamerika neue Mobilitätskonzepte.

Aber auch in Deutschland sind die mit dem Verkehr verbundenen Probleme keinesfalls gelöst: Nach wie

vor ist die Luftqualität in deutschen Großstädten miserabel und den Fähigkeiten eines in aller Welt bewunderten Hochtechnologielandes in keiner Weise angemessen. Die Emissionen steigen sogar, einige Städte stehen kurz davor, vor dem europäischen Gerichtshof verklagt zu werden. Gesundheitswissenschaftler erwarten, dass die durchschnittliche Lebenserwartung in Europa wegen der Emissionsbelastungen in den Städten zunächst einmal stagnieren wird. Prominentestes Beispiel ist Stuttgart, wo sowohl die Feinstaubbelastung als auch die Stickoxidwerte an vielen Tagen des Jahres weit über den von den Gesundheitsbehörden als akzeptabel angesehenen Grenzwerten liegen. Hinzu kommt das Klimathema: Wenn Deutschland an dem in Paris beschlossenen Stabilisierungs-Ziel des

Weltklimas auf 1,5 Grad Celsius ernsthaft mitarbeiten will, braucht es dazu den sofortigen Start in eine konsequente Decarbonisierung unserer Gesellschaft. Vor allem der Verkehrssektor ist jedoch bislang gegenüber allen Eingrenzungsversuchen resistent gewesen und heute eine der Hauptquellen des klimaschädlichen Treibhausgases CO<sub>2</sub>. Dieses sogar mit ansteigender Tendenz.

Um vor diesem Hintergrund die Antwort auf die titelgebende Frage zu geben: Ja, Städte können in dieser Situation einen Unterschied machen. Mit den Worten des UN-Generalsekretärs Ban Ki-Moon: „Our struggle for Global Sustainability will be won or lost in cities“. Städte sind die Bühne, auf der der Abgesang von der Automobilität inszeniert wird. Ob dieser am Ende als Drama oder als Lustspiel aufgeführt wird, ist eine offene Frage. Sicher ist jedoch, dass nach einhundert Jahren Automobilisierungsgeschichte, während der sich das „Volk in den Wagen“ gesetzt hat, heute der Einstieg in den Ausstieg aus der Automobilität zu beobachten ist. Das „Volk ohne Wagen“ wird dabei nicht gänzlich auf Automobile verzichten, nur werden diese Fahrzeuge in Zukunft nicht mehr im altbekannten Modus des massenhaften Privatbesitzes betrieben, sondern als automobiler Dienstleistungen. Das Motto heißt „pay per use“ statt „pay and use“. Grob gesagt treten dabei gerade drei zentrale Zukunftsstrategien gegeneinander an.

Erstens eine High-Tech-Strategie des automatisierten Fahrens. Dieser Ansatz wird vor allem von den kapitalstarken IT-Firmen aus dem Silicon-Valley vorangetrieben. Dabei werden Besitz und Fahrbetrieb entkoppelt, automatisiert und elektrifiziert. Die Visionen der digitalen Branche gehen dabei so weit, mit automatisierten und hochvernetzten Fahrzeugflotten auch weite Bereiche des heutigen öffentlichen Transportangebots des Bus- und Schienenverkehrs in urbanen, suburbanen und ländlichen Regionen zu übernehmen.

Auch Strategie Nummer zwei setzt auf High-Tech, indem sie alle Verkehrsträger digital verknüpft. Die urbane Verkehrsnachfrage der Zukunft richtet sich hier also auf den Verbund aller Verkehrsmittel. Das Auto ist in diesem Verbund nicht mehr als ein „Baustein“ intelligenter Verkehrsmittelkombinationen, der durchaus in einigen Regionen als automatisierter Transport angeboten werden könnte.

Eine Low-Tech-Variante ist hingegen jene Strategie, die gut ausgebaute öffentliche Verkehrssysteme mit Individualverkehrsmitteln wie Zweirad, Segway, Scooter oder Dreirädern kombiniert. Auch hier ermöglichen digitale Verknüpfungstechnologien das Teilen und Vernetzen dieser Verkehrsmittel zur

„Seamless mobility“, einem System, in dem die einzelnen Komponenten nahtlos ineinandergreifen. In diesem Szenario spielen allerdings auch ganz traditionelle Nutzungskonzepte weiterhin eine sehr wichtige Rolle, wie zum Beispiel das Zweirad im Privatbesitz.

Meiner Meinung nach könnten gut vernetzte öffentliche Verkehrssysteme zusammen mit einer modernen, wo nötig elektrisch unterstützten, Zweiradkultur schon heute eine zentrale Rolle dabei spielen, urbane Verkehrsmärkte nachhaltiger zu gestalten. Wird die Infrastruktur – also Radwege, Stellwege, Ladestationen oder Carsharing-Parkplätze – deutlich verbessert, steigert das die Qualität des Angebots und somit die Nachfrage. Das ist die eine Seite der Medaille, der Pull-Faktor. Die andere Seite ist der Push-Faktor: Die traditionelle Automobilität verursacht enorme externe Kosten und muss deshalb ordnungs- und fiskalpolitisch reguliert werden. Wenn Autofahren nicht eingeschränkt und gleichzeitig teurer wird, kann die urbane Verkehrswende nicht gelingen.

Um noch einmal auf die Ausgangsfrage zurückzukommen: Ja, Städte können einen gewaltigen Unterschied machen bei der Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätsstrategien. Dafür brauchen sie mutige Politiker mit klaren Zielvorstellungen, die die Bürger und Konsumenten von vorneherein in die Umsetzung politischer Strategien einbeziehen. Das können wir in Deutschland von Städten wie Kopenhagen, Amsterdam oder Wien lernen.

**Stephan Rammler** ist Professor für Transportation Design & Social Sciences an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig und Gründer des Instituts für Transportation Design. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Mobilitäts- und Zukunftsforschung. 2016 erhielt er den Zeit-Wissen-Preis „Mut zur Nachhaltigkeit“. Sein Buch „Schubumkehr – Die Zukunft der Mobilität“ ist im Fischer Verlag 2014 erschienen, dies ist auch als E-Book erhältlich.

Christine Stecker

# Lebenswerte Städte und Mobilität – ein Dilemma?

Die Zukunft liegt in den Städten: Im Jahr 2008 lebten erstmals mehr Menschen weltweit in Städten als auf dem Land. Bis zum Jahr 2050 sollen es laut UN weltweit zwei Drittel sein. Bereits jetzt leben 82 Prozent der Nordamerikaner in Städten, in Lateinamerika sind es 80, in Europa 73 Prozent. Insbesondere Asien und Afrika werden in den nächsten Jahren enorm aufholen. Weltweit gab es 2016 31 Megacities mit mehr als 10 Millionen Einwohnern, bis zum Jahr 2030 sollen es 41 sein (UN, 2016).

Entsprechend sind es die Städte, in denen immense Chancen und Herausforderungen gleichermaßen liegen. Städte setzen weltweit einen Großteil der Treibhausgasemissionen frei. Ein Viertel davon wird dem Verkehrssektor zugerechnet. Damit werden die Zukunft der Mobilität und die Lebensqualität für den Großteil der Menschheit ebenfalls in den Städten entschieden werden müssen. Das Umdenken hat bereits begonnen. Der nachfolgende Beitrag wirft einen ersten Blick auf den urbanen Umbruch.

## Wo stehen deutsche Städte derzeit?

Viele deutsche Städte sind heute noch dem autogerechten Leitbild vergangener Jahrzehnte verhaftet. Die „autogerechte Stadt“, wie sie seit den 50er Jahren von Architekten propagiert wird, orientiert sich zuvorderst an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und sollte dazu dienen, Verkehrsströme zu entmischen und Straßenräume großzügig dem MIV zur Verfügung zu stellen. Dass dieses Konzept heute nicht mehr tragfähig ist, zeigt sich an verschiedenen Facetten.

## Herausforderung Klimaschutz

Städte als Treiber des Klimawandels stehen in der Verpflichtung, einen eklatanten Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase zu leisten. Im Jahr 2016 wurden in Deutschland fast 906 Millionen Tonnen Treibhausgase freigesetzt – etwa 4 Mio. Tonnen mehr als 2015. Den stärksten Anstieg verzeichnet dabei der Verkehrssektor mit einem Plus von 3,4 Prozent, so die ernüch-

Abb. 1: Kuala-Lumpur. Foto: Pixabay, Cassandra Duval, CC0

ternde Bilanz des Umweltbundesamtes. Moment mal – hatte sich Deutschland nicht vorgenommen, Vorreiter in Sachen Umweltschutz und Energiewende zu sein? Das Umweltbundesamt formulierte 2016 eher seicht: „Um die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 zu senken, muss der Verkehrssektor einen angemessenen Beitrag leisten.“ Im Grunde genommen heißt das nichts anderes, als dass der Verkehrssektor es bis zum Jahr 2050 geschafft haben muss, weitestgehend emissionsfrei zu sein!

### Herausforderung Sicherheit

Sicherheit auf den Straßen ergibt ein gutes Gefühl. Die positive Nachricht: In Deutschland sinkt die Zahl der bei Verkehrsunfällen innerorts getöteten Menschen seit dem Jahr 2000. Die schlechte: Es sind immer noch gut 1.000 Menschen zu viel (BAST, 2016). In Hamburg ist der Trend darüber hinaus gegenläufig: Vom März 2016 bis Februar 2017 starben 63 Prozent mehr Menschen auf Hamburgs Straßen als im Vorjahreszeitraum (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2017). Gleichzeitig steigt der KFZ-

Bestand in Hamburg kontinuierlich an: Zum 1. Januar 2017 gab es 771.573 PKW – gut zehn Prozent mehr als 2005 (Statistisches Bundesamt, 04/2017).

### Herausforderung Gesundheit

Die Europäische Umweltagentur warnt, dass jedes Jahr 35.000 Menschen in Deutschland an Feinstaub, auch bedingt durch den Verkehr sterben. „Allein die überhöhten Stickoxid-Abgase aus den Auspufftöpfen führen hierzulande zu 11.000 zusätzlichen Todesfällen pro Jahr.“ In Kombination mit den aktuellen Dieselskandalen und den Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte innerorts bleibt ein dumpfes Unbehagen, wie lebenswert die Stadt in den Quartieren außerhalb der Grüngürtel tatsächlich ist.

### Herausforderung Hamburg

Hamburg ist eine lebenswerte Metropole – jedenfalls dann, wenn man sich weit entfernt von Straßen aufhält, was jedoch schwerfällt. Es gibt nur eine überschaubare Anzahl an Fußgängerzonen in der City oder in Quartierszentren, der Autoverkehr dominiert fahrend und ruhend allerorts das Stadtbild.



Abb. 2: Jähes Ende für den Radverkehr. Foto: Pixabay, 50975, Folker Schnaebele, CC0

Während sich internationale Metropolen auf den Weg machen, ihre Innenstädte komplett autofrei umzugestalten, scheint Hamburg davon weiterhin weit entfernt. Auf der Verkehrsministerkonferenz, die sich im April 2017 in Hamburg traf, betonte Wirtschafts- und Verkehrssenator Horch seine Ablehnung gegenüber Dieserverboten in der Innenstadt. Es blieb lediglich bei einem Appell an die Industrie. In der Pressemitteilung zum nun vorgelegten neuen Luftreinhalteplan für Hamburg heißt es: „Auch künftig wird mit jedem Fahrzeug jedes Ziel in der Stadt erreichbar sein.“ (BUE, 2. Mai 2017). Das Dilemma für Hamburg liegt auf der Hand: Das Ziel der „verkehrlichen Erreichbarkeit in der Stadt“ wird abgewogen mit dem hohen Schutzniveau für die menschliche Gesundheit. Dabei wird Verkehr weiterhin autogerecht gedacht – Verkehrsteilnehmer sind jedoch wesentlich mehr als Fahrzeugführer.

Vor dem Hintergrund, dass der Bedarf an Mobilität in den sich verdichtenden Städten weiter steigt, braucht es ein anderes Denken. „Die positiven und negativen Auswirkungen des Verkehrs tangieren wie in kaum einem anderen Politikbereich gleichzeitig

ökologische und ökonomische sowie teilweise auch soziale Fragen. Besonders gehäuft treten diese Folgen in Städten und Ballungsräumen auf. Infolge der Verdichtungsprozesse sind die Auswirkungen hier mehr als die Summe der oben genannten Belastungen, da sie die Lebensqualität der Anwohner bestimmter Verkehrswege determinieren können.“ Zu diesem Fazit kam das Bundesumweltministerium bereits im Jahr 2008 (BMU, 2008).

### Was macht eine Stadt lebenswert?

*„Eine Innenstadt ohne lautes Hupen, ohne stinkende Abgase und ohne hektischen Streit um die Vorfahrt? Eine Innenstadt mit viel Platz für spielende Kinder, flanierende Spaziergänger und duftende Blumenbeete? Wäre das keine attraktive, lebenswertere Stadt?“ (taz 2012)*

Der Mensch ist zuvorderst soziales interagierendes Wesen. Die Stadt als Lebensraum ist weit mehr als nur ein Durchfahrgebiet zu halten. Lebensstile ändern sich, junge Generationen sehen im Verzicht auf das eigene Auto in der Stadt den Zugewinn an Lebensqualität und Zeit.



Abb. 3: „Und wo spielen Ihre Kinder?“. Foto: Christine Stecker



Abb. 4: Menschen. Foto: Pixabay, 890962, Antrianis, CCO

Wie kein anderer steht Architekt und Stadtplaner Jan Gehl für die Umgestaltung von Städten nach menschlichem Maßstab. Sein wichtigster Grundsatz: „Der Stadtraum muss – statt aus einem fahrenden Auto heraus oder von oben herab – mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers erlebt werden.“ Die lebenswerte Stadt ordnet die Prioritäten neu: Die Achtung der Menschen, Würde, Lebensfreude und die Stadt als Ort der Begegnung stehen im Vordergrund.

### Die Stadt auf Augenhöhe

Öffentliche Stadträume, die auf Basis von beobachtenden Analysen als die schönsten und meistgenutzten Räume weltweit gelten, weisen nach Gehl zwölf Qualitätskriterien auf (Gehl 2015):

1. Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl
2. Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl
3. Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen (z. B. Staub, Lärm, Wind)
4. Angebote für Fußgänger
5. Aufenthaltsgelegenheiten
6. Sitzgelegenheiten

7. Sehenswertes (u. a. freie Sichtachsen, interessante Ausblicke)
8. Orte für Kommunikation
9. Orte für Spiel und Sport
10. Größenverhältnisse nach menschlichem Maß (Bauten und Räume)
11. Angenehme klimatische Verhältnisse
12. Positive Sinneseindrücke (z. B. gutes Design, schöne Aussichten, Grünanlagen, Wasser)

### Mobilitätswende macht Städte attraktiv

„Die Mobilitätswende hat in den Städten bereits begonnen“, so lautet eine von 12 Thesen der Agora Verkehrswende, einem Think Tank, auf Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation. Ziel von Agora ist es, den Umbau zu einem klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrssystem zu fördern. Die These wird wie folgt konkretisiert:

- Attraktive Städte sind nicht autogerecht.
- Mit dem Auto wird der Umweltverbund zum Mobilitätsverbund. (Auto meint dabei eCarsharing, Anm. d. Autorin)



Abb. 5: Hand in Hand. Foto: Pixabay, 255223, Sh1ra, CC0

- Fuß- und Radverkehr sind ein Gewinn für die Städte.
- Weniger private Autos schaffen wertvollen öffentlichen Raum.
- Der Wirtschaftsverkehr funktioniert auch klimaneutral.
- Städte brauchen mehr Unterstützung.

### **Städte machen sich weltweit auf den Weg – zukunftsweisende urbane Mobilitätskonzepte**

Beispielstädte, die sich als Zukunftslaboratorien für die Stadt von morgen verstehen, gibt es ebenso wie Projekte und Start-ups, die Mut machen. Wie kann es gelingen, in den wachsenden Metropolen Lebensqualität zu erhöhen und gleichzeitig die urbane Mobilität der Menschen sicherzustellen? Bekannt sind Amsterdam und Kopenhagen für die gelungene Umgestaltung. Doch es gibt weitere, nachfolgend nur ein kleiner Ausschnitt:

**Stockholm** gehört zu den am schnellsten wachsenden Metropolen in Europa. In der Stadtplanungspolitik steht die nachhaltige Entwicklung im Vordergrund: Bis zum Jahr 2030 will die 300.000-Einwohner-Metro-

pole klimaneutral sein. Das Konzept dazu lautet „Walkable City Stockholm“. Im Fokus steht ein holistischer Ansatz, der auf Vernetzung städtischer Randgebiete, aktive Mobilität und öffentlichen Nahverkehr ausgerichtet ist. Klimaschutz und Resilienz werden ebenso wie die Gesunderhaltung der Stockholmer ernst genommen: Investitionen von 122 Millionen US-Dollar fließen bis zum Jahr 2018 in die Förderung der Fahrradnutzung, um Gesundheitskosten durch mehr Bewegung zu reduzieren.

**Oslo** hat sich vorgenommen, ab 2019 keine Privatautos mehr in der Innenstadt zu erlauben. Stattdessen ist der Umweltverbund zu nutzen.

**Malmö:** In der fahrradfreundlichsten Metropole Schwedens entsteht mit dem zentral gelegenen Cykelhuset Ohboy Schwedens erstes siebengeschossiges Gebäude, das sich an einem fahrradorientierten Lebensstil ausrichtet. Für die 55 Wohnungen und 33 Motelzimmer gibt es nur einen Behindertenstellplatz. Mit einem umfassenden Mobilitätskonzept konnte der Stellplatzschlüssel für PKW aufgehoben werden. Dazu gehört u. a., dass Bewohner mit einem Lasten-

rad bis zu ihrer Wohnung per Aufzug fahren können, um Einkäufe bequem in der Wohnung auszuladen. Mieter sind Mitglieder im Carsharing-System und erhalten Monatskarten des ÖPNV. Fahrradabstellanlagen inkl. Fahrradhalterungen im Appartement, eine Fahrradwerkstatt und viele weitere Annehmlichkeiten machen den Verzicht auf das eigene Auto einfach. (<http://www.ingenieur.de/Themen/Architektur/In-Malmoe-entstehen-Wohnungen-fuer-Fahrradfahrer>)

Wien hat als Zielorientierung der Mobilitätspolitik „80 zu 20“ definiert. Bis zum Jahr 2025 sollen die Wienerinnen und Wiener 80 Prozent der Wege mit dem öffentlichen Verkehr auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen.

Zürich gilt als internationales Vorbild für seine langjährigen Anstrengungen in der Verkehrspolitik. Autos werden konsequent aus dem Stadtbild verbannt, Parkplätze unterirdisch verlegt. Zu den Zielsetzungen in Zürich gehören:

- Angebots- statt nachfrageorientierter Verkehrsplanung

- Berücksichtigung der Personenbeförderungskapazität
- Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung
- Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung
- Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege
- Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung
- Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung
- Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung

**Vision Zero Action Plan:** New Yorks regierender Bürgermeister Bill de Blasio verkündet zwei Wochen nach seinem Amtsantritt den „Vision Zero Action Plan“ nach schwedischem Vorbild. Schrittweise soll die Zahl schwerwiegender Verkehrsunfälle auf Null gesenkt werden. Verkehrssicherheit ordnet er als öffentliches Gesundheitsproblem ein und weitet damit die Verantwortlichkeiten aus. Damit soll New York City zur sichersten Stadt weltweit werden. Und die Statistik gibt ihm Recht. Die Vision Zero haben zahlreiche



Abb. 6: Opernplatz in Zürich. Foto: Pixabay, 221373, 4997826, CC0

weitere US-amerikanische Städte aufgegriffen, u. a. Seattle. Die Liste ließe sich problemlos fortführen ...

### Die Zeit ist reif

Eine aktuelle Umfrage zum Umweltbewusstsein der Deutschen ergibt: 91 Prozent der Deutschen stimmen zu, dass „weniger Autos in Städten und Gemeinden“ einen Beitrag zum guten Leben leistet. Knapp 80 Prozent wünschen sich weniger Autos in der eigenen Gemeinde. In Städten mit über 100.000 Einwohnern ist die Bereitschaft besonders groß, vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel inklusive Zufußgehen zu wechseln (BMU/UBA 2016). Autofahren macht in der Stadt nicht nur keinen Spaß mehr, sondern auch keinen Sinn. Dazu bedarf es der Stadt der kurzen Wege.

Die Bürgerinnen und Bürger selbst sind es, denen es nicht nur „stinkt“, sondern die sich aktiv für einen lebenswerteren Wohnort in der Stadt einsetzen. In Berlin ist ein Radgesetz aus der Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ auf den Weg gebracht und soll bis Herbst 2017 umgesetzt sein. Damit wäre Berlin das erste Bundesland mit eigenem Radgesetz zur Förderung des Radverkehrs. Gleichfalls Novum: Das Gesetz wurde im Dialogprozess zwischen den Initiatoren des Volksentscheids, Senatsverwaltung, Koalitionsfraktionen, ADFC-Berlin und BUND erarbeitet.

Darüber hinaus finden in zahlreichen deutschen Städten jährlich Fahrrad-Sternfahrten statt. Die weltweiten Critical Mass Aktionen, die 1992 in San Francisco ihren Auftakt nahmen, rufen monatlich zu spontanen gemeinsamen Fahrradfahrten durch Innenstädte auf. Mehr als 15 Radfahrer dürfen nach § 27 StVO einen geschlossenen Verband bilden, der allerdings als solcher für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sein muss. Im April 2017 radelten ca. 5.000 Hamburgerinnen und Hamburger mit. Beide Aktionsformate setzen sich für die Rechte von unmotorisierten Verkehrsteilnehmern und die Verkehrswende ein.

### Von der Energie- zur Mobilitätswende

Die Energiewende hängt unmittelbar mit der Verkehrswende zusammen. Für die Stadt von morgen ist nichts gewonnen, wenn der Status quo auf Elektromobilität umgestellt wird. Ein Weniger an Fahrzeugen ist zwingend nötig, um unsere Städte lebenswert(er) zu machen. Der Stadtraum ist begrenzt. Umso wichtiger, Freiräume für Menschen zurückzugewinnen und Klimaschutz ernst zu nehmen. Dafür ist nicht nur politischer Wille nötig; auch die verhindernde deutsche

Gesetzgebung, die meist noch aus den goldenen Autozeiten stammt, ist dringend anzupassen. Geschwindigkeitsreduzierungen, wie sie durch die novellierte Straßenverkehrsordnung (StVO) zumindest an Schulen und Kindergärten leichter umgesetzt werden können, sind nur ein allererster Anfang. Ein Weiter so wie bisher bringt die Städte über den Rand des Verkehrskollapses hinaus – auf Kosten der Lebensqualität ihrer Bewohner.

Für Hamburg bleiben die Fragen, die sich lebenswerte Städte bei der Umgestaltung stellen, weitestgehend offen: Wie kann an den Menschen zuallererst gedacht werden? Wem gehört der öffentliche Stadtraum und wie kann dieser zukünftig gerechter und lebensfreundlicher aufgeteilt werden? Wie wird die Stadt für die Menschen, die in ihr leben, sicher, gesund, umweltfreundlich und einladend?

### Stadtplanung ist Zukunftsgestaltung

Stadtplanern und kommunalen Entscheidern kommt eine aktive Gestaltungsverantwortung zu. Eine verstopfte Straße weiter auszubauen, führt über kurz oder lang zu einer ausgebauten verstopften Straße. Wenn der Verkehr nicht fließt, liegt dies nicht an zu wenigen oder zu kleinen Straßen – es ist vielmehr Zeichen fehlgeleiteter Verkehrspolitik, der Mangel an attraktiven Alternativen.

Das „Sustainable Development Goal“ Nr. 11 der Vereinten Nationen fordert Städte auf, inklusiv, sicher, resilient und nachhaltig zu werden. Städte können aufgrund ihrer Siedlungsdichte und Größe Infrastrukturen besser und kostengünstiger zur Verfügung stellen. Dabei hinterlässt keine andere Art der Fortbewegung so wenig Spuren in der Umwelt wie der Fuß- und Fahrradverkehr, die sogenannte „aktive Mobilität“. Viele Städte weltweit zeigen, dass es anders gehen kann und die Städte um ein Vielfaches gewinnen. In Deutschland sind die Ansätze noch verhalten. Fahrradverkehr ordnet sich häufig noch dem Autoverkehr unter. Die fußgängergerechte Stadt der kurzen Wege wird bei den Zielen, Fahrradstadt zu werden, oft vergessen. Neue Formen urbaner Mobilität und die Lebensqualität in den Städten können Hand in Hand gehen. Die Chancen liegen in den Städten – man muss sie nur nutzen.

### Literaturquellen:

**Agora Verkehrswende, 12 Thesen:** <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-mobilitaetswende-hat-in-den-staedten-bereits-begonnen/>

**BAST, Bundesamt für Straßenwesen, 2016:** Verkehrs- und Unfalldaten – Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland: [http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/VU-Daten/VU-Daten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/VU-Daten/VU-Daten.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

**Berlin, Radgesetz:** <https://volksentscheid-fahrrad.de>

**BMU, 2008:** <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/>

**BMU/UBA, 2016:** Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/umweltbewusstsein\\_in\\_deutschland\\_2016\\_barrierefrei.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland_2016_barrierefrei.pdf)

**BUE, 2. Mai 2017:** „Senat legt neuen Luftreinhalteplan vor“: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/8675696/2017-04-26-bue-luftreinhalteplan/>

**Gehl, Jan, 2015:** Städte für Menschen, jovis Verlag

**Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 02/2017:** Straßenverkehrsunfälle in Hamburg Februar 2017 – Vorläufige Ergebnisse – [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische\\_Berichte/verkehr\\_umwelt\\_und\\_energie/H\\_I\\_1\\_m\\_H/H\\_I\\_1-m1702\\_HH.pdf](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/verkehr_umwelt_und_energie/H_I_1_m_H/H_I_1-m1702_HH.pdf)

**Statistisches Bundesamt, 04/2017:** Verkehr, Fachserie 8 Reihe 1.1: [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/Verkehr-AktuellPDF\\_2080110.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/Verkehr-AktuellPDF_2080110.pdf?__blob=publicationFile)

**Taz, 2012:** <http://www.taz.de/Streit-der-Woche/!5097997/>

**UN, 2016:** The World's Cities in 2016: Data Booklet: [http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the\\_worlds\\_cities\\_in\\_2016\\_data\\_booklet.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the_worlds_cities_in_2016_data_booklet.pdf)

**Vision Zero:** <http://www.visionzeroview.nyc>

**Zürich: Zukunft Mobilität:** <http://www.zukunft-mobilitaet.net/88783/urbane-mobilitaet/vorbild-verkehrspolitik-zuerich-oeffentlicher-verkehr/>

### Weiterführende Links

**BMBF, 2017:** Agendaprozess nachhaltige urbane Mobilität: <http://www.fona.de/de/agendaprozess-nachhaltige-urbane-mobilitaet-21913.html>

**Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress, März 2017, Wuppertal (BUVKO), Ergebnisse:** <http://www.buvko.de/ergebnisse-2017.html>

**Europäische Mobilitätswoche:** <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

**FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland:** <http://www.fuss-ev.de/>

**Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“, Hamburg (2002):** <http://www.hamburg.de/contentblob/85612/050d8d0d185bf57ce24a84e3f7190de6/data/stellplaetze.pdf>

**Greenpeace 2016 in Zusammenarbeit mit Gehl Urban Quality Consultants:** Rollenwechsel – Konzept für eine neue Mobilität in Städten: [http://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/screen\\_s01851\\_ds\\_studie\\_de\\_mobi\\_22\\_06\\_16.pdf](http://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/screen_s01851_ds_studie_de_mobi_22_06_16.pdf)

**Hamburger Petition „KURS FAHRRADSTADT“ von Kai Ammer:** <https://kursfahrradstadt.wordpress.com/>

**Hamburger Petition „Anwohnerparken kostenpflichtig – weniger Autos – mehr Lebensqualität“ von Fabian Hanneforth:** <https://www.change.org/p/machen-sie-alle-%C3%B6ffentlichen-parkpl%C3%A4tze-kostenpflichtig-weniger-autos-mehr-lebensqualit%C3%A4t>

**Nationaler Radverkehrsplan:** <https://nationaler-radverkehrsplan.de/>

**Sustainable Development Goals (SDG), Ziel 11:** <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>

### Videotipps

**Jan Gehl Talk:** <https://vimeo.com/179779809>

**Exploring the streets of Stockholm:** <https://vimeo.com/122483608>

**Zurich: Where People are Welcome and Cars are Not:** <https://vimeo.com/108884155>



Abb. 1: Radrennen. Foto: Wikimedia Commons, Man vyi, gemeinfrei

Anika Meenken  
Verkehrsclub Deutschland, VCD

## Für eine bewegte Kindheit und Jugend – Mobilitätsbildung in der Schule

### Bedeutung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen und ihre IST-Situation

Die Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen ist heute stark von Prozessen der »Verhäuslichung« und »Verinselung« geprägt<sup>1</sup>. Spiel, Austausch mit Freunden und Bewegung finden nicht mehr hauptsächlich im Straßenraum, sondern vermehrt in institutionalisierten Strukturen wie Kindertagesstätten, Schulen, Sportvereinen oder auch zu Hause statt<sup>2</sup>. Für die soziale, kognitive und physische Entwicklung von Kindern kommt dem Spiel auf der Straße und dem selbstständigen Entdecken des Straßenraumes jedoch eine große Bedeutung zu<sup>3</sup>. Straßenspiele fördern, im Gegensatz zum Spielen auf dem Spielplatz, die Kreativität, weil sie keine Themen vorgeben. Darüber hinaus können sich Kinder, die lernen selbstständig unterwegs zu sein, besser orientieren, identifizieren sich stärker mit ihrem Wohnumfeld und bauen andere soziale Bindungen zu Nachbarn auf als Kinder, die von den Eltern oder Großeltern auf den Spielplatz begleitet werden. Soweit die wissenschaftlichen Fakten.

Schaut man auf die Welt von Kindern und Jugendlichen heute wird deutlich, die Freizeit ist viel stärker als früher organisiert: Sportverein, Musikschule, Nachhilfe. Die Orte, an denen sich Kinder und Jugendliche aufhalten sind stark über den Raum verteilt. Die Wege dorthin können oder dürfen die Kinder oft nicht selbstständig bewältigen. Die Angst der Eltern

vor Verkehrsunfällen plus die »Verinselung« der kindlichen Aufenthaltsorte sorgen dafür, dass Kinder auf einer Vielzahl ihrer Wege von Erwachsenen begleitet werden<sup>4</sup>. Besonders deutlich wird diese Veränderung, schaut man sich die Schulwege an: Die Altersgruppe der Fünf- bis Neunjährigen wird deutlich weniger alleine auf die Straße gelassen, als dies früher der Fall war<sup>5</sup>. So gingen 1970 noch 91 Prozent der Erstklässler ohne Begleitung zur Schule, im Jahr 2000 hingegen nur noch 17 Prozent<sup>6</sup>. Selbst 17-Jährige legen noch fast ein Viertel ihrer Wege in Begleitung eines Elternteils zurück<sup>7</sup>.

Begleitet heißt dabei oft, auf dem Rücksitz des Autos hin- und hergefahren werden, statt zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein. Bei Kindern unter neun Jahren geschieht dies auf dem Schulweg zu 60 Prozent. Bei den 10- bis 13-Jährigen werden sogar 80 Prozent der begleiteten Schulwege mit dem Auto zurückgelegt<sup>8</sup>.

Die Folgen: Durch die Verhäuslichung und den steigenden Anteil an Autofahrten bewegen sich Kinder zunehmend weniger. Laut der Weltgesundheitsorganisation sollten sich Kinder und Jugendliche aber täglich mindestens 60 Minuten lang moderat bis intensiv bewegen<sup>9</sup>. Außerdem werden Kinder und Jugendliche unsicherer im Straßenverkehr. Ihnen fehlt die Übung. Verkehrserziehung im klassischen Sinn, z. B. die Fahrradprüfung in Klasse 3 und 4 mit Übungsblatt und

Proberunde auf dem Übungsplatz, kann die mangelnde Erfahrung auf Alltagswegen nicht ausgleichen. Die selbstständige Mobilität ist für die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen entscheidend. Sie steht somit in engem Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit.

Es muss also heißen: wieder raus aus den Autos und gemeinsam bewegen, Erfahrungen sammeln und vertiefen. Das vermeintlich sichere Auto ist längst nicht so sicher, wie es vielen scheint: 40 Prozent der Kinder im Alter unter 15 Jahren verunglückten als Autoinsasse, bei den Kindern unter 6 Jahren sind es sogar weit über die Hälfte<sup>10</sup>. Zudem sorgen die sogenannten Elterntaxis vor vielen Schulen für große Sicherheitsprobleme. Denn die Kinder werden zwischen den parkenden Autos und in der morgendlichen Hektik schlichtweg übersehen.

### **Vorteile eigenständiger Mobilität**

Der ökologische Verkehrsclub VCD empfiehlt für den Schulweg, das Elterntaxi stehen zu lassen und stattdessen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu kommen. Denn für Kinder ist es ungemein wichtig, sich zu bewegen, soziale Kontakte zu knüpfen, ihr Wohnumfeld kennen zu lernen und eigenständig mobil zu sein. All das können sie im Auto nicht lernen. Wer zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommt, ist außerdem wach und kann sich besser konzentrieren<sup>11</sup>. Mit Freunden zusammen zu laufen oder Rad zu fahren, vermittelt gerade Grundschulkindern ein Gefühl von Freiheit und unterstützt dabei, in der Klasse Freunde zu finden.

Der VCD macht sich deshalb auch dafür stark, Kindern die Möglichkeit zu geben, selbstständig und sicher unterwegs zu sein. Sei es über politische Lobbyarbeit oder die Entwicklung von Spiel- und Unterrichtsideen, die Spaß machen. Darüber hinaus möchten wir, dass Kinder und Jugendliche ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten erkennen. Nachhaltige Mobilität ist auf den ersten Blick ein Begriff, der schwer zu fassen ist. Der Verkehr verursacht nicht nur knapp 20 Prozent der deutschen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen<sup>12</sup>. Er ist auch der Sektor, in dem die Emissionen bisher am langsamsten gesunken sind. Seit 1990 gerade einmal um 2 Prozent, während der CO<sub>2</sub>-Austoß insgesamt im gleichen Zeitraum um fast 20 Prozent zurückging<sup>13</sup>. Dazu kommen Lärm, Flächenzerschneidung, Ressourcenverbrauch und Versiegelung, um nur die wichtigsten Umweltbelange zu nennen.

Bei genauerer Betrachtung ist nachhaltige Mobilität aber nicht nur ein spannendes Bildungsthema, son-

dern auch eines, das einen besonders guten Zugang zum komplexen Ansatz der Bildung für Nachhaltigkeit (BNE) bietet. Denn Mobilitätsbildung ist praxisnah, sie bietet die Möglichkeit zum individuellen Handeln, sie ermöglicht komplexe Zusammenhänge an konkreten Alltagssituationen zu begreifen, sie lässt Erfahrungen auf verschiedenen Sinnesebenen zu und arbeitet mit vielfältigen Methoden.

Der VCD engagiert sich deshalb seit Jahren für eine nachhaltige Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur beruflichen Aus- und Weiterbildung. Im Sinne eines lebenslangen Lernens bieten wir gestufte Bildungsangebote mit unterschiedlichen Lerninhalten und Lernzielen für alle Altersgruppen. Mit dem VCD-Bildungsservice (<https://bildungsservice.vcd.org>) bieten wir Erzieherinnen, Lehrern und Ausbilderinnen gebündelt Unterstützung und Ideen. Des Weiteren bietet der VCD verschiedene Mitmach-Angebote für alle Schulformen an:

### **Für Grundschulen**

#### **• Der Laufbus**

Ziel ist, dass Kinder gemeinsam ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen. Durch die Bildung des Laufbusses können sich Eltern abwechseln und müssen ihre Kinder nicht jeden Tag bringen und holen. Die Strecke muss natürlich sicher und für alle gut erreichbar sein. Wenn die Route steht, werden zentrale „Haltestellen“ vereinbart, an denen Kinder dazukommen oder sich verabschieden können. So gelangen die Kids zu Fuß sicher zur Schule. Um die Organisation eines Laufbusses so einfach wie möglich zu machen, haben wir eine Vielzahl von Informationen, Vorlagen und Downloads zusammengestellt: [www.vcd.org/organisation-laufbus.html](http://www.vcd.org/organisation-laufbus.html).

#### **• Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“**

Gemeinsam mit dem Deutschen Kinderhilfswerk regt der VCD jährlich Grundschulen an, Aktionen zur eigenständigen Mobilität durchzuführen – und zwar rund um den internationalen „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“. Wer besonders gute Ideen hat und darüber rechtzeitig berichtet, kann Sachpreise gewinnen. Jährlich ab März sind Anmeldungen unter [www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de) möglich.

### **Für weiterführende Schulen**

#### **• Fahrrad! Fürs Klima auf Tour**

Schulklassen mit Jugendlichen im Alter von 10 bis 18 Jahren sind fortlaufend von März bis Ende August aufgerufen, in die Pedale zu treten und so Kilometer zu sammeln. Die erradelten Kilometer werden auf



Abb. 2: Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Foto: (c) Zeitlarn/Strasser



Abb. 3: Fahrrad!Fürs Klima auf Tour Foto: (c) VCD/F.Stolp



Abb. 4: Projekt »2050«. Foto:

einem Online-Portal ([www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de)) eintragen. Dort werden Fahrrad- und Klimathemen jugendgerecht präsentiert. Außerdem gibt es Mitmachaktionen und Quizfragen. Als Belohnung winken 500 Euro für die Gruppenkasse, eine Fahrradabstellanlage und viele weitere Preise. Lehrkräfte und Jugendgruppenleiter finden auf der Homepage zudem Unterrichtsmaterialien und Aktionsideen aus den Bereichen Fahrrad, Klimaschutz und Mobilitätsbildung.

### Für Berufs- und Hochschulen

#### • Projekt »2050«

Junge Menschen sind viel unterwegs, und sie werden maßgeblich bestimmen, wie wir in Deutschland bis 2050 und darüber hinaus mobil sind. Das VCD-»Projekt 2050« gibt Auszubildenden und Studierenden verschiedener Branchen und Studiengänge vielfältige Anregungen, sich zum Thema nachhaltige Mobilität zu informieren, sich fachlich damit auseinanderzusetzen oder sich persönlich und beruflich zu engagieren. Dafür sorgen unterschiedliche Veranstaltungskonzepte wie erlebnisorientierte Aktionstage, Lehrveranstaltungen, Kreativworkshops oder selbstentwickelte Mitmach-Angebote. Ziel ist es, das Mobilitätsverhalten von Auszubildenden und Studierenden nachhaltig zu gestalten und den Anteil des Auto- und Flugverkehrs zu reduzieren. Gleichzeitig wirbt das Projekt an Hochschulen, Berufsschulen und außerschulischen Einrichtungen dafür, das Thema nachhaltige Mobilität als Bildungsauftrag aufzugreifen und konzipiert entsprechende Qualifizierungsangebote und Bildungsmaterialien. Mehr Informationen gibt es unter <https://mobilitaet2050.vcd.org>.

### Literaturverzeichnis

**BMVBS – 2010:** Freiräume für Kinder und Jugendliche. Gutachten im Rahmen des Nationalen Aktionsplanes „Für ein kindgerechtes Deutschland 2005-2010“. Werkstatt: Praxis Heft 70, Berlin

**BMUB – 2015:** Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik. Ausgabe 2015, [www.bmub.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz\\_in\\_zahlen\\_bf.pdf](http://www.bmub.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_in_zahlen_bf.pdf), Zugriff: 13.04.2017.

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

**Hüttenmoser, Marco 2009:** Auswirkungen des Wohnumfeldes auf die motorischen Fähigkeiten der Kinder, [www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/Vortrag09GrazBi.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/Vortrag09GrazBi.pdf), Zugriff: 23.03.2017.

**Krause, Juliane 1999:** Mobilität und Rauman eignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 108

**Limbourg, Maria 2002:** Kinder unterwegs im Verkehr. Sache-Wort-Zahl 2002, 30. Jg., H. 47

**Mobilität in Deutschland (MID) 2008:** Publikationen zur Erhebungswelle 2008, [www.mobilitaet-in-deutschland.de/02\\_MiD2008/index.htm](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/02_MiD2008/index.htm), Zugriff: 23.03.2017.

**Statistisches Bundesamt 2016:** Verkehrsunfälle: Kinderunfälle im Straßenverkehr 2015. Wiesbaden.

**UBA – 2016a:** Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland, [www.umweltbundesamt.de/bild/treibhausgas-emissionen-in-deutschland-1990-bis](http://www.umweltbundesamt.de/bild/treibhausgas-emissionen-in-deutschland-1990-bis), Zugriff: 18.04.2017.

**Vinther, Dann 2012:** Children who walk to school concentrate better, <http://scienordenic.com/children-who-walk-school-concentrate-better>, Zugriff: 25.04.2017

**WHO – 2015:** Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025), [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0006/283830/65wd09g\\_PhysicalActivityStrategy\\_150474.pdf?ua=](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf?ua=), 1 Zugriff: 25.04.2017

### Endnoten

- <sup>1</sup> Funk 2008; Bundesverkehrsministerium (BMVBS) 2010
- <sup>2</sup> Funk 2008
- <sup>3</sup> Krause 1999
- <sup>4</sup> Funk 2008
- <sup>5</sup> Hüttenmoser 2009
- <sup>6</sup> Limbourg 2002
- <sup>7</sup> Mobilität in Deutschland (MID) 2008
- <sup>8</sup> MID 2008
- <sup>9</sup> World Health Organization (WHO) 2015
- <sup>10</sup> Statistisches Bundesamt 2016
- <sup>11</sup> Vinther 2012
- <sup>12</sup> Bundesumweltministerium (BMUB) 2015
- <sup>13</sup> Umweltbundesamt (UBA) 2016a



Abb. 5: Nimm's Rad. Foto: Wikimedia Commons, YxdLe9Z4, CC0-1.0

Dr. Jan Gerlach

# Radtouren mit Geflüchteten – die Berufliche Schule BS 18 wird aktiv

**„unterwegs! zusammen! wachsen! –  
zu Fuß, mit Fahrrad, Bahn, Bus und Schiff durch den Hamburger Süden.“**

*Das Projekt erhielt eine Anerkennungsurkunde 2016 beim Harburger Nachhaltigkeitspreis und den 2. Platz im Anreizsystem W.I.R. der HEOS-Schulen.*

Im vom Hamburger Institut für Berufliche Bildung 2013 verabschiedeten Schulentwicklungsplan wurde die Fusion der bisherigen Schulen H10 (Staatliche Handelsschule mit Wirtschaftsgymnasium) und W5 (Staatliche Schule Sozialpädagogik Harburg) beschlossen. Die Fusion ist mit Beginn des Schuljahres 2016/17 am neuen gemeinsamen Standort im Göhlbachtal vollzogen worden. An diesem Bildungsstandort werden nun gleichzeitig mehr als 1500 Schülerinnen und Schüler in den folgenden sieben Bildungsgängen beschult und ausgebildet: Fachschule für Sozialpädagogik (Ausbildung zum Erzieher/zur Erzieherin) Höhere Handelsschule, Berufsfachschule Sozialpädagogische Assistenz, Berufliches Gymnasium, Fachoberschule für Sozialpädagogik, Kaufmännische Berufsschule, Ausbildungsvorbereitung für Migrantinnen und Migranten dual.

Die Fusion brachte auch die Zusammenführung der bisher erfolgreich praktizierten Arbeit der RUK-Gruppen beider ehemaligen Schulen mit sich. RUK bedeutet: Ressourcen- Umwelt- und Klimaschutz. Für diesen Bereich setzen sich die beteiligten Schülerinnen und Schüler sowie Lehrerinnen und Lehrer ein. Bereits vor der örtlich vollzogenen Fusion ist aus der Initiative der RUK-Vertreterinnen beider bisherigen Schulen das Projekt: „unterwegs! zusammen! wachsen! – zu Fuß, mit Fahrrad, Bahn, Bus und Schiff durch den Hamburger Süden“ entstanden, durch

das die zukünftig angestrebte bildungsgangübergreifende Zusammenarbeit begann. Gelebte und nachhaltige Inklusion: in den ersten Teilprojekten treten sozialpädagogische Schülerinnen und Schüler und Migrantinnen und Migranten in den Austausch und erweitern im gegenseitigen Kontakt ihren Erfahrungshorizont. Gleichzeitig wachsen die beiden bisherigen Schulen (Schülerschaften, Kollegien) zu einem starken Verbund zusammen.

Es geht in diesem Projekt auf mehreren Ebenen darum, durch gemeinsame Unternehmungen von Klassen aus unterschiedlichen Bildungsgängen sich gegenseitig und die (neue) Umgebung der Schule kennenzulernen. Auf der Ebene der „gelebten Willkommenskultur“ ist es primäres Ziel, junge Menschen, die aus einer Vielzahl von Gründen geflüchtet und durch eine Aneinanderreihung von Zufällen in Hamburg gelandet sind, von Gleichaltrigen willkommen zu heißen und mit Menschen und Orten mit ihrem neuen Umfeld inklusive der vielfältigen Möglichkeiten der Fortbewegung zu Fuß, per Fahrrad und mit den Verkehrsmitteln des HVV vertraut zu machen. Auf der Ebene der „Fusion in der Praxis“ kooperieren Klassen und Kollegen bisher verschiedener Schulen vor und nach dem eigentlichen Umzug in ein gemeinsames Gebäude und fördern so das nachhaltige Zusammenwachsen einer wachsenden Bildungsorganisation.

Der Projekttitle beinhaltet bereits die wichtigsten Ziele:

**1. unterwegs!** Erkundung und Kennenlernen der Umgebung der (neuen) Schule und angrenzender Stadtteile. Dabei steht die Nutzung von und die Anregung zu nachhaltiger Mobilität (im vielseitigen ÖPNV) im Fokus: Ausgangspunkt und oder Ziel der gemeinsamen Touren sind sowohl der bisherige Standort der W5 in Heimfeld und das ehemalige Gelände der H10 im Göhlbachtal, zugleich neuer Standort der gemeinsamen BS18. Von hier aus führen die Ausflüge zu Fuß, mit dem Bus, der S-Bahn und z.T. Hafenschiffen oder Fahrrädern an ausgewählte Ziele in Harburg und Umgebung.

**2. zusammen!** Schülerinnen und Schüler unterschiedlicher Herkunft und Bildungsgänge erleben gemeinsam Harburg und den Hamburger Süden. Zusammen kommen sie ins Gespräch über ihre (neue) Heimat, Harburger und Hamburger Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten, wobei die Förderung des Spracherwerbs ebenso wie die Auswahl und Anleitung geeigneter Spiele und Aktivitäten fachlich begleitet wird.

**3. wachsen!** Neues entsteht – hierher geflüchtete Jugendliche gewinnen Vertrauen zu Schülerinnen und Schülern und Lehrern ihrer Schule. Gelebte und nachhaltige Inklusion: in den ersten Teilprojekten treten sozialpädagogische Schülerinnen und Schüler und Migrantinnen und Migranten in den Austausch und erweitern im gegenseitigen Kontakt ihren Erfahrungshorizont. Gleichzeitig wachsen die beiden bisherigen Schulen (Schülerschaften, Kollegien) zu einem starken Verbund zusammen.

Durch die Integration des Projekts in den laufenden Unterricht innerhalb des Lernfeld- und Profilunterrichts der Ausbildung zum Erzieher und die Ergänzung der notwendigen Materialien durch Spenden an die Flüchtlinge (z. B. gebrauchte Fahrräder) beschränken sich die laufenden Kosten auf Eintrittsgelder zu ausgewählten Attraktionen und zusätzliche Fahrtkosten für Schülerinnen und Schüler, die aufgrund der Wohnortnähe zur Schule keinen Anspruch auf eine Schülerfahrkarte haben. Bisher wurden diese Kosten teils aus Klassenkassen, Umlage unter den planenden Schülerinnen und Schülern oder vom Schulverein der W5 getragen.

Die bisher durchgeführten Teilprojekte werden im Folgenden skizziert:

1. FS-Profilkurs Erlebnispädagogik führt drei Stadtteil-Touren mit unbegleiteten minderjährigen Flücht-

lingen aus der Unterkunft Cuxhavener Str. 186 (Hausbruch) durch. Zeitraum: September–Dezember 2015. Tourziele: vom Harburger Binnenhafen zum Harburger Rathaus (S-Bahn und zu Fuß), von den Landungsbrücken bis zum Michel (S-Bahn, zu Fuß), von Finkenwerder bis zur Hafencity (Bus, Schiff, S-Bahn).

2. FS-Klasse im Lernfeld Sprache und Kommunikation führt eine AVM-Klasse durch den Hamburger Hafen. Zeitraum: Mai 2016 Ziele: Landungsbrücken, Alter Elbtunnel, Stintfang (S-Bahn, U-Bahn, zu Fuß).

3. Teilnahme von AVM-Schülern am Auftakt der Refugees-Welcome-Tour (Radtour Harburg-Paris). Zeitraum: Juni 2016 (gespendete Gebrauchträder und DB-City-Bikes).

4. Training für und Teilnahme am Hamburger Schülertriathlon durch AVM-Schülerinnen und -Schüler. Zeitraum April–Juni 2016 (gespendete Gebrauchträder, S-Bahn, U-Bahn).

5. FS-Klasse im Lernfeld Entwicklung und Bildung, Thema Interkulturelle Erziehung, plant und führt einen Ausflug einer AVM-Klasse zum Interkulturellen Garten in Wilhelmsburg durch. Zeitraum: April–Mai 2016 (zu Fuß, S-Bahn, Bus).

Die jeweils abschließenden Feedbackrunden und nachfolgenden Gespräche mit beteiligten Schülerinnen und Schülern sowie innerhalb des Gesamt-Kollegiums haben sehr positive Erlebnisse aller Beteiligten widerspiegelt. Das gemeinsame Unterwegssein, gegenseitige aktive Kennenlernen und die mit den Zielen der Ausflüge einhergehende Horizonterweiterung im wörtlichen Sinne wurden sowohl von den planenden Schülergruppen als auch von den teilnehmenden Flüchtlingsgruppen und -klassen hervorgehoben. Begleitende Lehrerinnen und Lehrer von bisher zwei Schulen und seit Ende August 2016 eines sehr großen Kollegiums, die ansonsten im Schulalltag wenige bis gar keine Überschneidungspunkte haben, schätzen die Möglichkeit, auf diese Weise Einblicke in die Arbeit und Ausbildungsinhalte ihrer jeweiligen Kolleginnen und Kollegen zu erhalten. Alle Gruppen (Planende, Teilnehmende und Begleitende) haben neue Wege (in) der Fortbewegung kennengelernt. Für die umgezogenen Schülerinnen und Schüler und das Kollegium der ehemaligen W5 mit dem S-Bahnhof Heimfeld in unmittelbarer Nähe stellt der neue Standort eine starke Veränderung im täglichen Schulweg dar. Begleitet durch die Themen des Projekts werden die Verfügbarkeit von Stadträdern in Schulnähe oder die Verfügbarkeit von gespendeten Fahrrädern für weitere Schülergruppen ebenso wie die Verlegung einer Buslinie direkt zur Schule derzeit vermehrt diskutiert.



# unterwegs! zusammen! wachsen!

– zu Fuß, mit Fahrrad, Bahn, Bus und Schiff durch den Hamburger Süden

Bewerbung um den Harburger Nachhaltigkeitspreis 2016



Ein Projekt der

ehemaligen Staatlichen Schule Sozialpädagogik Harburg (W5)  
und der Handelsschule mit Berufsbildendem Gymnasium Harburg (H10)  
seit August 2016 fusioniert unter dem Namen **BS 18**

**BERUFLICHE SCHULE  
HARBURG**

Fachschülerinnen und Schüler der Ausbildung zum/ zur Erzieher/-in (FS) planen Touren und sind mit Migrantinnen und Migranten der Ausbildungsvorbereitung (AVM) auf vielfältige Weise und mit verschiedenen Verkehrsmitteln **unterwegs!**

Möglichkeiten der Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad und den öffentlichen Verkehrsmitteln in Harburg und Umgebung entdecken und erleben sie dabei **zusammen!**

Durch die Kooperation und den bildungsgangübergreifenden Austausch profitieren nicht nur die jugendlichen Flüchtlinge: zwei Schulen, zwei Kollegien, eine vielfältige Schülerschaft, durch Fusion und Umzug nun an einer Schule angesiedelt, haben ein Ziel: nachhaltig zu einem starken Bildungsstandort **zusammen zu wachsen!**

Berufliche Schule Hamburg-Harburg (BS 18)

Göhlbachtal 38

21073 Hamburg

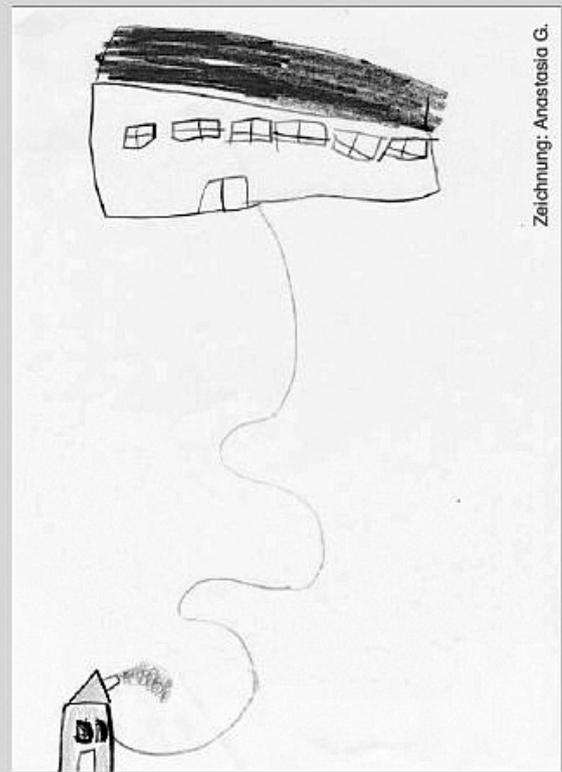
[www.bs18.de](http://www.bs18.de)

Kontakt: [RUK@bs18.de](mailto:RUK@bs18.de)

September 2015 bis Oktober 2016



Zeichnung: Julia F.



Zeichnung: Anastasia G.

Abb. 1: Welches Kind fuhr mit dem Elterntaxi? Quelle: Schulweg-Trainer

Matthias Dehler

# Elterntaxi oder zu Fuß zur Schule?

Gut 188.000 Schülerinnen und Schüler gibt es in Hamburg und alle müssen morgens irgendwie zur Schule kommen. Sie gehen nicht nur zu Fuß, sondern sie nutzen auch Bus, Bahn und Rad. Und sie werden mit dem Auto gebracht. In Hamburg wird jedes 4. Kind mit dem Elterntaxi zur Schule gefahren, Tendenz steigend.

So wird der Autoverkehr vor vielen Schulen dichter. Gestresste Eltern versuchen ihre Kinder möglichst nahe an der Schule abzusetzen. Es entstehen unübersichtliche, gefährliche Situationen. Diese Situation bewegt manche Eltern dazu, ihre Kinder erst recht in das vermeintlich sichere Auto zu setzen. Dabei verunglückten nicht nur im Jahre 2015 in Hamburg mehr

Kinder als Mitfahrer im Auto (212 Kinder) als auf dem Fußweg (198 Kinder) sondern auch in den Jahren zuvor.

Trotzdem scheint der Trend zum Elterntaxi ungebrochen. Woran liegt das?

Manche Eltern denken „praktisch“. Sie setzen das Kind auf dem Weg zur Arbeit vor der Schule ab. So bleibt morgens mehr Zeit für andere Dinge. Besonders wohltuend, wenn der weitere tägliche Zeitrahmen eng und stressig ist.

Bei manchen Eltern geht das Sicherheitsbedürfnis über die reine Verkehrssicherheit hinaus. Es ist zu beobachten, dass manche Eltern ihren Kindern weniger zutrauen als früher. Sie sind besorgter, und sie versu-



Abb. 2: Plakat zur Einrichtung einer „Kiss-and-go“-Zone beim Wettbewerb „Zu Fuß zur Schule“. BSB | UK-Nord

chen auch die kleinen Alltagsdinge für ihre Kinder zu regeln. Das Gefühl, in unsicheren Zeiten zu leben, ist präsent, auch durch häufige Medienberichte über Horrorunfälle, Entführungen und Verbrechen.

In einigen Fällen werden bei der freien Schulwahl entferntere Schulen ausgewählt, die nicht mehr zu Fuß erreichbar sind. In Eißendorf etwa gibt es eine Grundschule mit sehr gutem Ruf. Dort finden sich täglich Kinder aus ganz Harburg ein.

Insgesamt hat der Autoverkehr zugenommen. Schon für kurze Fahrten zum Bäcker oder zur Bank wird der Wagen genutzt. Warum soll dann ausgerechnet das kleine Kind zu Fuß gehen? Und dann auch noch bei Schlechtwetter?

**Weil es dafür sehr gute Gründe gibt.**

Auf dem Schulweg können die Kinder selbständiger werden. Sie erleben aktiv ihre Umwelt und lernen

sich im Straßenverkehr zu bewegen. Ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der Kinder, der den passiven Mitfahrern im Auto fehlt.

Auf dem Schulweg werden Freundschaften geknüpft und Erlebnisse ausgetauscht, so dass die Kinder sich im Unterricht besser konzentrieren können. Wer sich auf dem Schulweg bewegen darf, zappelt weniger in der Schulstunde.

Zu Fuß gehen ist einfach gesund und umweltfreundlich.

Deshalb wünschen sich viele Eltern und Lehrer weniger Elterntaxis, also mehr Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen.

Deshalb nehmen in jedem Jahr viele tausend Kindern an Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“ teil. In Hamburg werden dabei in den 3 Wochen vor den Herbstferien Stempelkarten ausgegeben und täglich



Abb. 3: Markierung einer „Kiss-and-go“-Zone. Faltblatt der BSB | UK-Nord

abgestempelt. Die Kinder, die an allen 21 Tagen zu Fuß zur Schule kommen, bekommen ein kleines Geschenk. Begleitend dazu wird das Faltblatt „Zu Fuß zur Schule ist schön“ an die Eltern ausgegeben.

Auch die Einrichtung von „Kiss-and-go“-Zonen kann hilfreich sein. Dabei wird für die Eltern, die ihre Kinder unbedingt mit dem Auto zur Schule bringen müssen, in der weiteren Schulumgebung ein geeigneter Parkplatz ausgewählt und markiert. Dort können die Kinder gefahrlos aussteigen und dann zumindest einige hundert Meter zu Fuß gehen.

Manche Elternräte lassen sich bei der Verkehrswacht zu Elternlotsen ausbilden. Sie bekommen dort ein Leibchen sowie eine Kelle und überwachen zu den Stoßzeiten den Schulverkehr.

Oder die Eltern organisieren einen „Busdienst“. Das ist kein Schulbus, sondern die Kinder gehen in Grup-

pen gemeinsam zur Schule, anfänglich begleitet von einem zurückhaltenden Elternteil.

Manche Schulen greifen zu drastischeren Methoden: Sie lassen Wege vor der Schule sperren oder umgestalten.

Letztlich aber ist der Schulweg Elternsache. Sie entscheiden, wie ihr Kind zur Schule kommt. Hoffentlich muss nicht erst was passieren, bevor sich etwas verändert.

#### **Matthias Dehler**

Referat Mobilitäts- und Verkehrserziehung  
Behörde für Schule und Berufsbildung

Tel. 040 / 428 63 – 3707

E-Mail: [Matthias.Dehler@bsb.hamburg.de](mailto:Matthias.Dehler@bsb.hamburg.de)

Christoph Unland, HVV-Schulberatung

# Oben rum und unten durch ...

Mit diesem geflügelten Wort lernen Schüler seit Jahren mit Hilfe eines Arbeitsblattes den Unterschied zwischen den S-Bahnen mit einer und mit zwei Ziffern. Die mit zwei Ziffern fahren auf dem Weg durch die Stadt oben rum über den Bahnhof Dammtor, die mit einer Ziffer unten durch den Citytunnel über Jungfernstieg. Apropos „geflügelt“, wie benennt man das, wenn die beiden S-Bahnteile im Bahnhof Ohlsdorf getrennt werden, der eine Teil weiter Richtung Airport, der andere nach Poppenbüttel fährt, richtig: Flügel ...

Der ÖPNV hält eine Menge Fachbegriffe vor, und manche Schüler können von diesen gar nicht genug bekommen. In der Alltagspraxis geht es aber nicht um Expertentum, sondern um Mobilitätskompetenz. Die vermitteln wir seit mehr als 20 Jahren anhand des Schülerbuches „Wir fahren mit dem HVV“, das auch das eingangs zitierte Arbeitsblatt enthält. Sicher und selbstständig die öffentlichen Verkehrsmittel im HVV zu nutzen, ist Sinn und Zweck dieses Unterrichtsprojektes mit dem Schüler der 4.–6. Klasse angesprochen werden.

Älteren Schülern bieten wir die Reflexion über Fragen der Mobilität und der damit einhergehenden Zielkonflikte: Wer Positionen pro ÖPNV vertritt, gerät damit schon mal in Konflikt mit den Vertretern der Befürworter des motorisierten Individualverkehrs. Das gehört zum gesellschaftlichen Diskurs, insofern eignen sich die öffentlichen Verkehrsmittel durchaus zur politischen Bildung.

Aber selbst schon im Kindergarten lassen sich diese Themen altersspezifisch angehen. Seit einigen Jahren können Kinder aus Kita oder Kindergarten den

HVV spielerisch kennenlernen. „Einfach Einsteigen“ ist das Motto des Angebotes für diese Altersstufe, programmatisch lassen sich alle Angebote der HVV-Schulberatung wie folgt formulieren:

Die **HVV-Schulberatung** ist ein spezieller Service für Lehrer und Schüler aller Altersstufen und Schulformen. Seit 1990 leistet die Schulberatung in Zusammenarbeit mit der Hamburger Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) und dem Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung (LI) einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätsbildung und unterstützt damit die umwelt- und sozialverträgliche Mobilität junger Menschen. Seit 2010 umfasst unser Service auch den Elementarbereich, und wir bieten ein umfangreiches Programm für Kita und Vorschule.

**Bildung für nachhaltige Entwicklung** ist das Leitbild, dem wir mit unseren verkehrspädagogischen Angeboten verpflichtet sind. Die Ausbildung von Gestaltungskompetenz im Lernbereich Mobilität ist das Ziel der hier vorgestellten Projekte und Materialien. Der enge Bezug zu den Bildungsplänen der Länder ist uns dabei ebenso wichtig wie die aktive Mitwirkung von Schülern und Lehrern bei der Entwicklung und Durchführung unserer Projekte. Ergänzt werden diese Angebote durch Fortbildungsveranstaltungen für Lehrer und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen.

Die folgenden Beiträge geben einen Einblick in die verschiedenen Aufgabenbereiche und Projekte der HVV-Schulberatung. Sie finden unser komplettes Programm und die Kontaktdaten zu den Betreuern der einzelnen Projekte auch auf unserer Website: [www.hvv-schulberatung.de](http://www.hvv-schulberatung.de)

Martin Wachowiak, HVV-Schulberatung

# Wir fahren mit dem HVV

Erfolgreiches Basisprojekt  
der HVV-Schulberatung seit  
mehr als 20 Jahren



Abb.: Das Schülerbuch in der Auflage von 2017. Quelle: HVV

Beim Projekt „Wir fahren mit dem HVV“ lernen Kinder und Jugendliche die sichere und selbstständige Nutzung von Bussen und Bahnen. Seit mehr als 20 Jahren bietet die HVV-Schulberatung in enger Zusammenarbeit mit dem Referat Verkehrserziehung in der Hamburger Behörde für Schule und Berufsbildung ein umfassendes Programm an, das Kinder der 4.-6. Klassen aller Hamburger Schulen in die sichere und selbstständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel einführt und für eine nachhaltige Mobilität sensibilisiert.

Das Projekt gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil:

Für den **theoretischen Teil** erhält jede Schülerin und jeder Schüler das Schülerbuch „Wir fahren mit dem HVV“, das die HVV-Schulberatung kostenlos zur Verfügung stellt (Auflage 2017: 35.000). In dem Material werden die verschiedenen Verkehrsmittel im HVV vorgestellt, Aspekte wie das Umsteigen oder Barrierefreiheit erklärt sowie die Planung und Durchführung einer Fahrt anhand einer Fotogeschichte veranschaulicht.

Außerdem werden 36 Arbeitsblätter mit Expertenaufgaben und Forschervorhaben, die sich auf das Buch beziehen, angeboten. 18 Arbeitsblätter gibt es auf drei Niveaus, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Schulen nach Differenzierung bezüglich Inklusion und Integration entgegenzukommen. Arbeitsblätter und Forschervorhaben sind Angebote, aus denen die Schülerinnen und Schüler auswählen. Sie setzen sich eigene Forscherschwerpunkte. Die Schüler arbeiten in kleinen Gruppen und präsentieren der Klasse ihre Forschungsergebnisse. Die Arbeitsblätter sind fächerübergreifend ausgerichtet, bieten Sachtexte und diskontinuierliche Texte (Grafiken, Tabellen, Diagramme), vermitteln Fachwissen, aber auch Spaß.

Der Schwerpunkt des **praktischen Teils** ist eine HVV-Rallye. Bei der HVV-Rallye wenden die Schüler das im Unterricht erworbene Wissen an: die Orientierung im Liniennetz, den Umgang mit Fahrplänen, die Orientierung an Haltestellen und Bahnhöfen. HVV-spezifische Aufgaben stehen im Vordergrund. Die Rallye ist zugleich der Höhepunkt und Abschluss des HVV-Projekts. Angeboten werden 15 Rallyes mit verschiede-

nen Start- und Endpunkten, die für unterschiedliche Altersklassen konzipiert sind („Einsteiger“ für Schülerinnen und Schüler ab Klasse 4; „Profis“ für weiterführende Schulen ab Klasse 5/6). Alle Rallyes werden auch in einer barrierefreien Variante angeboten. Sie dauern zwischen 2,5 und 4 Stunden und werden in den meisten Fällen an einem Vormittag von Gruppen von drei bis vier Schülern absolviert. Für diese Fahrten stellt die HVV-Schulberatung kostenfreie Fahrkarten zur Verfügung, damit möglichst viele Schüler an

diesem Projekt teilnehmen können. So können ca. 80 % aller Hamburger Grundschüler erreicht werden. Im praktischen Teil dieses Projekts besteht außerdem die Möglichkeit, dass die Schüler bei einem „HVV-Erlebnistag“ einen Blick hinter die Kulissen eines Verkehrsunternehmens werfen.

Weitere Informationen zu diesem Projekt finden sich unter

[www.hvv-schulberatung.de/wir-fahren-mit-dem-hvv/](http://www.hvv-schulberatung.de/wir-fahren-mit-dem-hvv/)

# Paint-Bus-Wettbewerb

**Beim Wettbewerb Paintbus bemalen Schüler einen Linienbus des HVV nach eigenem Entwurf.**



Abb.: Die beiden Siegerbusse 2016 bei der Präsentation am Museum der Arbeit. Quelle: HVV

Seit 1999 organisiert die HVV-Schulberatung gemeinsam mit der Hamburger Lehrerin Cläre Bordes und der Behörde für Schule und Berufsbildung den Wettbewerb „Paintbus“. Ursprünglich sollte unter dem Motto „Gestalten statt zerstören“ vor allem ein Zeichen gegen mutwillige Beschädigungen gesetzt werden. Im Laufe der Jahre hat sich der Wettbewerb dann mehr und mehr zu einem Kunstprojekt gewandelt, das mit Kreativität bunte Akzente im öffentlichen Raum setzen will.

Alle zwei Jahre werden die Kunstkurse weiterführender Schulen im HVV aufgerufen, Entwürfe für die Gestaltung eines Linienbusses nach einem bestimmten Motto einzureichen. Die Entwürfe werden dann von einer Jury, der neben Mitarbeitern des HVV und der Bildungsbehörde auch Künstler, Lehrer und Vertreter von Museen angehören, begutachtet. Aus allen Einsendungen werden ca. 50 Entwürfe für eine Ausstellung prämiert. Aus diesen 50 Entwürfen werden schließlich die Entwürfe ausgewählt, die auf die Busse (meistens stehen zwei Busse zur Verfügung) übertragen werden. Die Schüler der Siegerentwürfe bemalen

die Busse dann gemeinsam mit ihren Mitschülern und Lehrern in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen, denen die Busse gehören. Die bemalten Busse fahren dann mindestens ein Jahr lang durch Hamburg und bereichern das Stadtbild um eine bunte Komponente.

In zehn Wettbewerben seit dem Jahr 2000 sind zahlreiche originelle und kreative Entwürfe eingereicht worden. Der Wettbewerb ist auch immer wieder auf ein großes Interesse seitens der Medien gestoßen. So wurden die „Paint-Busse“ von der Universität Jena im Projekt „Demokratisch Handeln“ auf den Lernstätten in Berlin (1999), Nürnberg (2000) und Cottbus (2002) ausgezeichnet; Ex-Bundespräsident Roman Herzog und Dr. Hildegard Hamm-Brücher („Theodor-Heuss-Stiftung“) würdigten den Wettbewerb und die Gestaltungen der Hamburger Schüler.

Weitere Informationen sowie Bilder der bemalten Busse finden sich unter

[www.hvv-schulberatung.de/paintbus/](http://www.hvv-schulberatung.de/paintbus/)

Dr. Andreas Huber, HVV-Schulberatung

# MobilitätsKULTUR

Seit vielen Jahren führt die HVV-Schulberatung Schülerwettbewerbe mit wechselnden Themenschwerpunkten im Bereich kreativer Gestaltung durch. Hier werden Inhalte von Unterrichtsfächern berührt, die normalerweise mit dem Thema Nachhaltige Mobilität nicht in Verbindung gebracht werden. Aus der Vielzahl der Aktivitäten seien hier nur drei Beispiele genannt: Unter dem Motto „Begegnungen. Menschen in Bus und Bahn“ stand der Schreibwettbewerb, den wir in Kooperation mit den Hamburger Öffent-

lichen Bücherhallen (HÖB) und dem Literaturhaus Hamburg ausgeschrieben haben. Eingereicht wurden mehr als 400 Texte; eine fachkompetente Jury wählte die interessantesten Beiträge aus, die dann bei einer öffentlichen Präsentation in den Bücherhallen von Schauspielschülern vorgetragen wurden. In Zusammenarbeit mit der Theaterpädagogik des Hamburger Schauspielhauses organisierten wir den Wettbewerb „Hamburg in Fahrt – Öffentlicher Verkehr als Bühne“. Schülerinnen und Schüler erarbeiteten hier Projekte



Abb. 1: Abschlusskonzert Musikwettbewerb 2014. Quelle: HVV

im Bereich Darstellendes Spiel/Theater, in denen Bus und Bahn als Räume sozialer Begegnung und Bühne der Selbstinszenierung erkundet und dargestellt wurden. Die von einer unabhängigen Jury prämierten Konzepte wurden als kurze Performances in den Fahrzeugen von S-Bahn, U-Bahn, Bus und Hafenfähre realisiert. Im Sommer 2014 fand das Abschlusskonzert zu unserem Musikwettbewerb statt, der unter dem Motto „Mehr als ein Ziel“ die musikalische Phantasie anregen sollte. Fast 60 Musikstücke von Schülern aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen wurden eingereicht. 23 Beiträge, ausgewählt von freien Musikpädagogen und Lehrern, wurden mit attraktiven Preisen prämiert und bei dem Konzert auf dem Busbetriebshof Bergedorf der VHH vorgetragen. Alle Stilrichtungen von Chanson über Hip Hop und Rap bis Pop und Rock waren vertreten; in drei Sparten der Jahrgänge 1 bis 4, 5 bis 8 und 9 bis 13 hatten Chöre, Bands und Solisten ihren großen Auftritt auf der Bühne des HVV. Eine Dokumentation mit Audio- und Videodateien finden Sie unter <http://www.hvv-musikwettbewerb.de/>

Bereits zum dritten Mal beteiligt sich die HVV-Schulberatung an dem Lesefestival „Hamburger Vorlese Vergnügen“, das sich primär an Grundschüler richtet und in diesem Jahr vom 10. bis 14. Juli zu einer Vielzahl von Lesungen bekannter Kinderbuchautoren an außergewöhnlichen Orten einlädt. Unter anderem werden Autorinnen und Autoren bei der Hamburger S-Bahn und in den Bussen und Bahnen von AKN, KVG, VHH und Nordbahn ins Gespräch mit ihrem jungen Publikum kommen. Anfang Mai erscheint das detaillierte Programm, dann können auch die Tickets über die Webseite des Veranstalters erworben werden: <http://www.hamburger-vorlese-vergnuegen.de/>

Die Reihe MobilitätsKULTUR wird natürlich fortgesetzt: Für das Schuljahr 2017/18 ist ein Filmwettbewerb in Vorbereitung, bei dem es um die visuelle Erkundung von Stadt und Verkehr in der Metropolregion Hamburg geht. Einzelheiten hierzu finden Sie in Kürze auf unserer Webseite: [www.hvv-schulberatung.de](http://www.hvv-schulberatung.de)



Abb. 2: Konzert Musikwettbewerb 2014. Quelle: HVV



Abb. 1: Kita-Kinder über dem Netzplan. Quelle: HVV

Christoph Unland

## Das verkehrspädagogische Engagement der HVV-Schulberatung im Elementarbereich

Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr! Hänschen und seine Lernfähigkeit muten ein wenig an, wie aus der pädagogischen Mottenkiste gegriffen, der Satz entspricht der simplen Wahrheit, dass Kinder in frühesten Jahren erstaunlich viel lernen und das, was sie lernen, ist für ihre Haltungen, für ihr Handeln im weiteren Leben prägend. Wenn wir, also die Vertreter des HVV, im frühesten Alter den Kindern einen positiven Eindruck der Mobilität des öffentlichen Verkehrs vermitteln, so zeitigt das im besten Fall Auswirkungen auf ihre spätere Mobilität (im ÖPNV).

Dem Verfassen dieser Überlegungen ging die Lektüre einer kurzen Notiz aus dem Hamburger Abendblatt (25.01.17, S. 13) voraus:

„Sechsjähriges Mädchen von Autofahrer verletzt HAMBURG # ein sechsjähriges Mädchen ist am Dienstagmorgen in Eilbek von einem Auto angefahren und verletzt worden. Der 20 Jahre alte Fahrer eines Kia übersah das Kind beim Abbiegen von der Ritterstraße in Richtung Sievekingsallee, als die Sechsjährige bei Grün die Straße überquerte. Das Kind wurde in ein Krankenhaus gebracht.“

Das, was alles in diese Szene interpretiert werden könnte, sei dahingestellt, ich möchte es auf folgende Frage zuspitzen: Wer bedarf eigentlich der (Verkehrs-)Erziehung, Kind oder Autofahrer? Die Sechsjährige hat nach Berichterstattung vermeintlich alles richtig gemacht, die „Schuld“ liegt offensichtlich

beim Autofahrer, der abgelenkt, in Eile, am Handy, unter Drogeneinfluss, o.ä. war. Das Kind hat sich regelkonform (bei Grün!) verhalten, hat allerdings die „insgeheime Regel nicht angewandt: Kalkuliere auf deinen Wegen immer das Fehlverhalten anderer mit ein!“ Ein hoher Anspruch für eine Sechsjährige, anders ausgedrückt ein Dilemma, was hier sichtbar wird: die Vermittlung einfacher Regeln (bei grün gehen) reicht nicht mehr, weil nicht alle, die in dieser Situation beteiligt sind, die Regeln akzeptieren (bei rot halten). Wie sehr müssen Kinder verkehrserzieherisch trainiert werden, wie sehr werden andere (zumeist erwachsene) Verkehrsteilnehmer aus der Verantwortung entlassen. Die rasante Verkehrsentwicklung verschärft das Problem – selbst wenn sinkende Unfallzahlen vermeintlich etwas anderes belegen – und rückt m. E. einmal mehr die Erwachsenen in den Fokus der Verkehrserziehung!

Nicht das Kind verkehrssicher, sondern den Verkehr kindersicher machen! So lautete der Slogan, der Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts einen Perspektivwechsel in der Verkehrserziehung einleitete, der u. a. von der Neuformulierung des Beschlusses der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung begleitet wurde.

*„Kinder sind auch nicht die Verursacher der Verkehrsrisiken, sondern deren Opfer, denn die Ursachen für Verkehrsunfälle bei Kindern liegen vor allem in der mangelnden baulichen Sicherheit und im Verhalten der erwachsenen Verkehrsteilnehmer. Die Situation der Kinder über den Aufbau sicheren Verhaltens zu beeinflussen, ist ein wichtiger, aber eben nur ein Faktor der Verkehrserziehung an den Schulen. Insofern stellt sich nicht isoliert die Frage: ‚Was leistet die Verkehrserziehung?‘, sondern ‚Was leistet die Verkehrsgestaltung und was leisten die Erwachsenen zum Schutz der Kinder?‘ Sicherheit ist nicht eine Sache, die wir Kindern abverlangen können (‚Verhalte dich sicher!‘, ‚Pass auf!‘), sondern Sicherheit ist das, was wir Kindern geben müssen, durch ein sicheres Umfeld und durch rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr.“*

So Gunter Bleyer in dieser Zeitschrift schon vor sieben Jahren. Sobald bauliche Maßnahmen eingeleitet werden, die der Sicherheit u. a. der Kinder dienen, werden diese wie Anfang 2017 als „Fahrradwahn“ diffamiert. Wer Verkehrserziehung betreibt, und das machen wir in der HVV-Schulberatung, kommt nicht umhin, sich mit den verkehrspolitischen Gegebenheiten auseinanderzusetzen.

Mit der Herausgabe eines Malbuches starteten wir unsere konkreten Angebote für den Elementarbereich. Es folgten diverse Publikationen wie ein „Werk-



Abb. 2: Malbuch „Hurra, wir fahren mit dem HVV“. Quelle: HVV

buch“, Bastelbögen aller Verkehrsmittel im HVV und ein Plakat mit Regeln zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Inzwischen stehen auch einige Materialkisten zur Verfügung, die einen spielerischen Zugang zum HVV ermöglichen, sei es durch Originalteile aus dem Fahrzeugbetrieb oder klassische Spiele, die Motive des HVV transportieren. Alle diese Angebote sind auf unserer Internetseite: [www.hvv-leopold.de](http://www.hvv-leopold.de) ausführlich beschrieben.

Im Vordergrund der pädagogischen Überlegungen steht die Frage, was Kinder bei der Fahrt mit dem HVV lernen können, und nicht, was sie wissen müssen, um das System selbstständig zu nutzen. Welche Kompetenzen können über die Beschäftigung mit dem HVV gefördert werden? Was bietet das System HVV an Formen, Farben, Strukturen, an Möglichkeiten der sozialen Interaktion, an Möglichkeiten der Partizipation?

**Die HVV-Schulberatung bietet Projekte, Wettbewerbe und Unterrichtsmaterial zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung für alle Alters- und Klassenstufen an.**

Wir kommen gerne zu Ihnen und beraten Sie.  
 HVV-Schulberatung  
 Winterstraße 2  
 22765 Hamburg  
 Tel.: 040 725 94 – 184  
 info@hvv-schulberatung.de  
 www.hvv-schulberatung.de

**MOBILITÄT GESTALTEN**  
mit der HVV-Schulberatung

Schulberatung **HVV**

Anzeige: HVV-Schulberatung: Angebote der HVV-Schulberatung

Sven Panzer

## Freiwilliges ökologisches Jahr in der HVV-Schulberatung

Ich habe am 01.08.2016 bei der HVV-Schulberatung mein freiwilliges ökologisches Jahr angefangen. Dort sitze ich mit der anderen FöJlerin der HVV-Seniorenberatung in einem Büro. Ich habe jetzt schon ein halbes Jahr in der Schulberatung hinter mir. Es macht mir immer noch sehr viel Spaß. Ich habe schon sehr viel Neues gelernt und entdeckt.

Größtenteils arbeite ich im Büro, aber ich war auch schon in den Schulen und Kitas unterwegs und auch schon im LI (Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung), dort war ich bei Fortbildungen für „Wir fahren mit dem HVV“, und ich habe auch schon mal bei den Sprechstunden geholfen. Zurzeit bereite ich alles für das Projekt „Prima Klima Mobil“

vor und freue mich schon sehr mit den Kindern die Stationen durchzugehen.

Ende April habe ich mit drei Arbeitskollegen ein Ferienprogramm für Kinder gemacht. Es hat in Lüneburg stattgefunden und ging über drei Tage. Es sind 25 Kinder gekommen, und es hat richtig viel Spaß gebracht. Die drei Tage haben wir mit den Kindern Solarmodelle gebaut, den CO<sub>2</sub>-Gehalt gemessen, den Kindern gezeigt wie man auch ohne Auto mobil sein und dabei Geld sparen kann und wir haben noch vieles mehr mit ihnen gemacht. Nach den drei Tagen muss ich sagen, dass ich es am liebsten noch mal machen würde. Es war eine sehr schöne Erfahrung.

Victoria Sallmann, Finja Süphke

# Mobilitätstag an der Stadtteilschule Walddörfer

Jährlich im Frühjahr veranstaltet die Klima-AG den Mobilitätstag. Das Motto: Umweltfreundlich zur Schule kommen! Am besten mit dem Fahrrad oder zu Fuß, sonst mit dem Bus oder der Bahn. Denn der Sinn und das Ziel ist es, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Seit 2012 plant und führt die Klima-AG diesen Aktionstag durch, und wir nehmen dadurch an einem Wettbewerb des „HVV ClimaConsult“ teil. Die erste Planung findet meistens auf dem Klimaworkshop im April/Mai statt. Die erste Frage, die sich die Organisationsgruppe stellen muss, ist, wer denn dieses Jahr am Projekt teilnehmen soll? Im ersten Jahr der Durchführung war die ganze Schule daran beteiligt. Die letzten Jahre haben nur die 5. und 6. Klassen teilgenommen. Die Vorgehensweise der Vorbereitung ist

meistens dieselbe. Es wird ein Datum festgelegt, ein Plan erstellt und die beteiligten Klassen, Lehrer und Eltern werden durch Informationsschreiben und kleinere Vorträge informiert. Durch eine selbst erstellte Excel-Tabelle, welche den CO<sub>2</sub>-Ausstoß jedes einzelnen Schülers auf seinem Schulweg ausrechnet, kann ohne Probleme eine Datenerhebung stattfinden. Diese erste Datenerhebung findet zwei bis drei Wochen vor dem eigentlichen Aktionstag statt. Sie findet immer in Zusammenarbeit der Klima-AG mit den jeweiligen sogenannten Klimabeauftragten der einzelnen Klassen statt. Dazu wird der Schulweg ermittelt, das Beförderungsmittel mit dem man zur Schule gelangt und mit vorgegebenen „CO<sub>2</sub>-Faktoren“ verrechnet. Das Gesamtergebnis dieser ersten Erhebung pro Klas-



Abb. 1: Wir sind die Klima-AG der Stadtteilschule Walddörfer! Foto: STS Walddörfer

se wird gespeichert und den Schülerinnen und Schülern durch die Klimabeauftragten mitgeteilt. Dies dient als Motivation für die Schülerinnen und Schüler, aber auch für die Lehrerinnen und Lehrer, ihren persönlichen/gemeinschaftlichen CO<sub>2</sub>-Wert für den Schulweg zu verringern.

*„Dabei ist uns immer wichtig, dass den Schülerinnen und Schülern klar wird, dass sie mit wenig Aufwand viel für den Umwelt- und Klimaschutz tun können“ – Stimme der Klima-AG.*

Es wird versucht, den Schülerinnen und Schülern nahezubringen, dass man einfach mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen kann. Und das mit Erfolg. Auch die Nachhaltigkeit spielt besonders bei diesem Projekt eine wichtige Rolle. Der Klima-AG ist es wichtig, dass die Schülerinnen und Schüler auch in Zukunft klimaneutral zur Schule kommen. Aber natürlich nicht nur die Schülerinnen und Schüler.

*„Wir hoffen, dass durch unsere Aktionen auch Eltern und die Lehrergemeinschaft dazu motiviert werden, mal das Auto stehen zu lassen und das Fahrrad zu nehmen.“*

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass sich das Ziel, eine Nachhaltigkeit zu entwickeln, durchgesetzt hat. Denn es fahren in der Zwischenzeit viele der Schülerinnen und Schüler täglich mit dem Fahrrad (fast 70 % in den Jahrgängen fünf und sechs) zur Schule. Die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emission auf dem Schulweg ist dadurch über die Jahre deutlich gesunken. 2013 wurde von den Schülerinnen und Schülern der 5. und 6. Klassen auf einem Schulweg 104 kg CO<sub>2</sub> freigesetzt. Zwei Jahre später lag der Betrag bei nur noch 66 kg CO<sub>2</sub>. Das sind 36,54 % weniger.

Nach der ersten Datenerhebung werden die teilnehmenden Klassen durch Plakate, Durchsagen oder Buttons für den Mobilitätstag motiviert und daran erinnert.

Der Aktionstag selber startet mit einer zweiten Datenerhebung. Die Klima-AG empfängt die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler am Schultor und nimmt auf, wie sie zur Schule gekommen sind. Wenn alle Daten aufgenommen wurden, rechnet die



Abb. 2: Mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Foto: STS Walddörfer

Klima-AG anhand der Software den an diesem Tag ausgestoßenen CO<sub>2</sub>-Wert der jeweiligen Klassen aus. Dadurch kann die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Schülerinnen und Schüler berechnet werden.

Bei einer Siegerehrung mit allen beteiligten Klassen am Ende des Schultages bekommt jede Klasse eine Urkunde mit ihrem CO<sub>2</sub>-Wert von diesem Tag. Außerdem werden als Preise vom HVV Fahrkarten gesponsert, welche an jede Klasse vergeben werden. Da manche Klassen schon von Anfang an sehr wenig CO<sub>2</sub>-Emission verursachen und einige Schülerinnen und Schüler einen sehr kurzen Schulweg haben, wurde ein Ranking der Klassen abgeschafft. **Es gibt nur Gewinner!** Am Ende des Tages wird nur die vermiedene CO<sub>2</sub>-Emission als gemeinschaftlicher Erfolg verkündet.

Dieser Aktionstag findet immer in Zusammenarbeit mit dem HVV statt. An dem Projekt „HVV KlimaConsult“ nehmen bereits mehrere Schulen teil. Doch die Stadtteilschule Walddörfer ist nicht zu toppen! Jährlich wird sie für ihren Mobilitätstag und ihre Ergebnisse ausgezeichnet. Außerdem hilft sie anderen Schulen, dieses Projekt durchzusetzen, und gibt Tipps bei der Durchführung. Dank der Klima-AG sind wir eine klimaneutrale Schule!

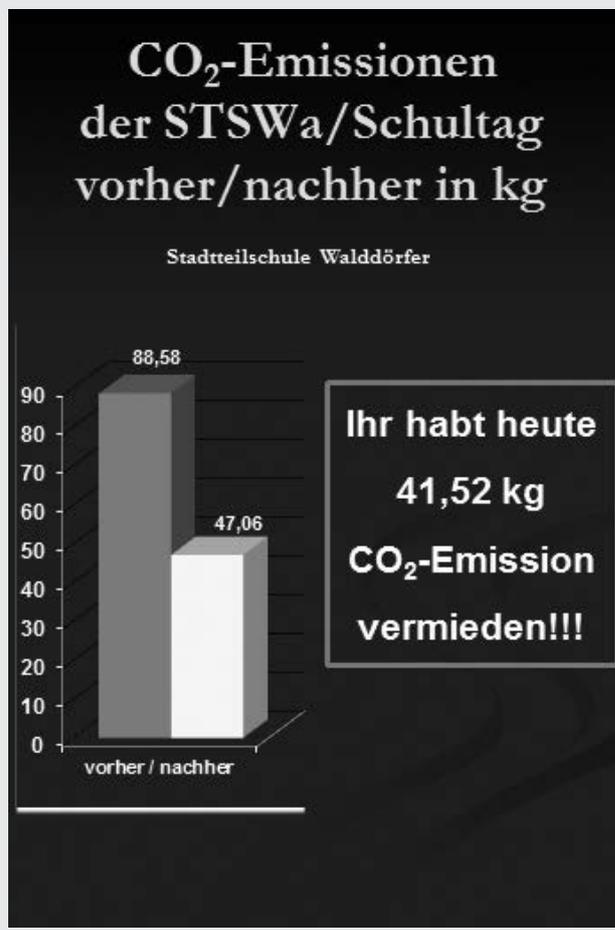
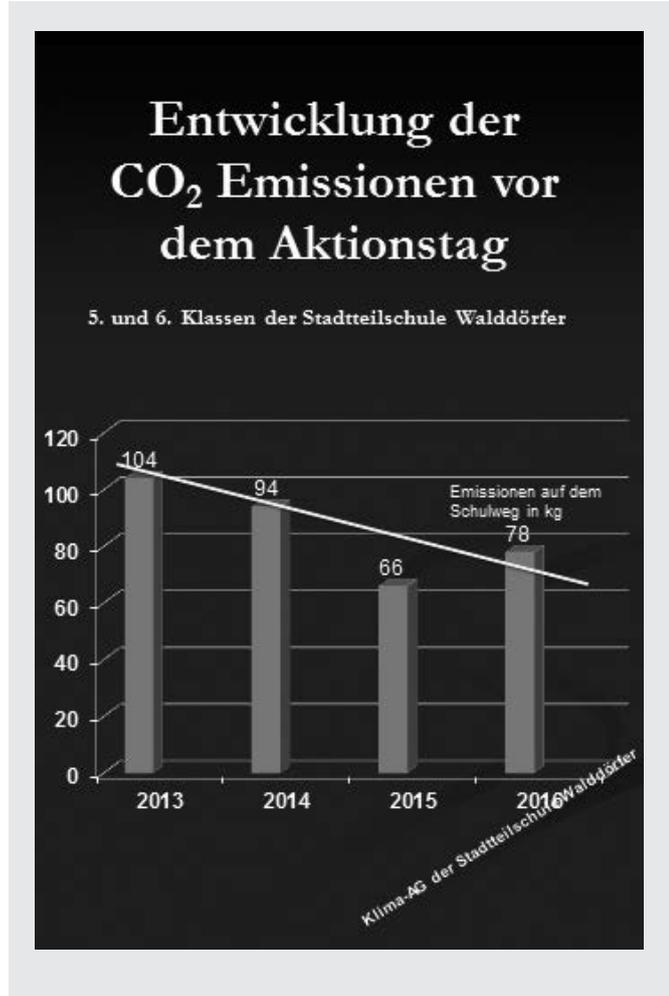
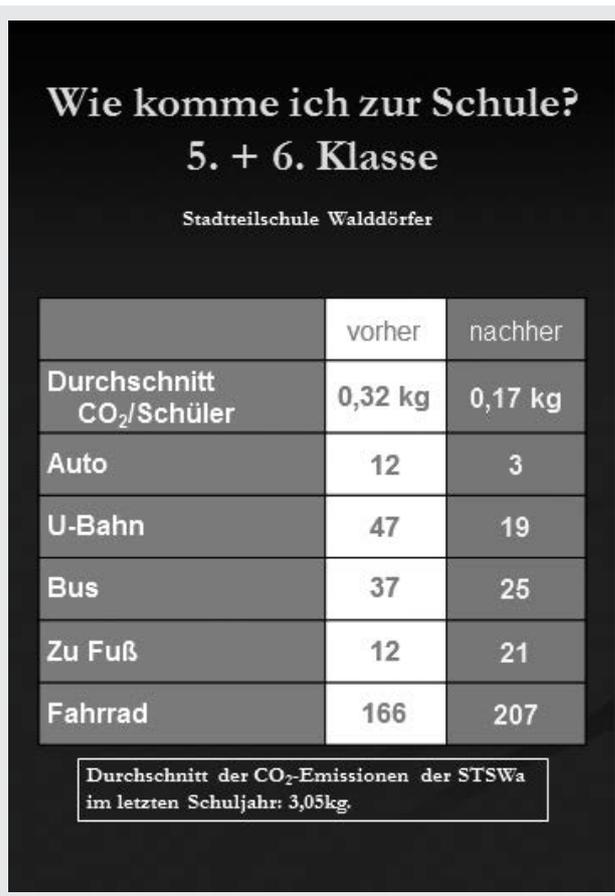


Abb. 3: Statistische Auswertungen. Quelle: STS Walddörfer



Stefanie Miczka

# Der ADFC Hamburg – Aktivitäten und Angebote

Unsere Tourenleiter\*innen bieten jedes Jahr mehr als 200 geführte Radtouren an. Auf der ADFC-Radreise-Messe kann man sich umfassend über internationale Rad-Touristik und aktuelle Fahrradtechnik informieren. Für das Hamburger Stadtgebiet gibt der ADFC den Radatlas und den Radplan heraus. Veranstaltungen, z. B. Fahrradreparatur-Seminare, Fahrrad-Flohmärkte und Themenvorträge, ergänzen das Angebot. Ein ehrenamtliches Redaktionsteam sorgt mit der »RadCity« dafür, dass Hamburgs Radlerinnen und Radler immer gut Bescheid wissen.

Wir setzen uns mit unserer Verkehrspolitik dafür ein, dass mehr Menschen öfter ihr Auto stehen lassen und stattdessen das Fahrrad nutzen. Mit konstruktiven Vorschlägen arbeitet der Verein ständig daran, Missstände, die das Radfahren erschweren oder gefährlich machen, aufzuzeigen und zu beseitigen.

Der Landesverband Hamburg wächst stetig und hat 7.600 Mitglieder aller Altersstufen. Circa 100 Ehrenamtliche und ein kleines Team von drei Hauptamtlichen und einen Bundesfreiwilligen engagieren sich für den Verein. Der ADFC hat eine Geschäftsstelle in St. Georg, in der auch Veranstaltungen stattfinden.

## Angebote für Schulen

### Für einen sicheren Schulweg mit dem Fahrrad

Sichere Schulwege sind ein zentraler Beitrag zur Förderung der selbstständigen Mobilität für Kinder und Jugendliche, auch im Hinblick auf Gesundheitsprä-

vention und die Förderung der kognitiven Fähigkeiten. Schülerinnen und Schüler sollen nicht nur lernen, sich sicher im Straßenverkehr fortzubewegen, sondern auch, dass Verkehr ein soziales System ist, das auch Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit hat.

Wer in der Kindheit mit dem Rad als Verkehrsmittel der ersten Wahl aufwächst, steigt später auch seltener auf andere Verkehrsmittel um. Ein sicherer Schulweg ist Grundvoraussetzung dafür, dass Kinder Rad fahren.

Der ADFC Niedersachsen hat einen Flyer zum Thema mit dem „Rad zur Schule“ mit Hinweisen für Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrkräfte entwickelt. Weitere Informationen: [www.hamburg.adfc.de/jugend/bildung](http://www.hamburg.adfc.de/jugend/bildung)

### Tempo 30

Eine im Herbst 2016 beschlossene, fortschrittliche Änderung der Straßenverkehrsordnung erleichtert die Anordnung von Tempo 30 in der Umgebung von Schulen, Kindergärten und sozialen Einrichtungen. Tempo 30 im Bereich des Schulwegs ist besonders wichtig, da das Unfallrisiko durch Tempo 30 erheblich reduziert wird. Bisher war dafür der Nachweis einer akuten Gefahrenlage erforderlich – de facto mussten sich also gehäuft schwere Unfälle dort ereignen, bevor eine Anordnung erwägt werden konnte. Diese Hürde ist nun entfallen und damit bestehen nun gute



Abb. 1: Kleine Streifenkunde. Grafik: ADFC



Abb. 2: Fahrradfreunde beim Zelten. Foto: ADFC



Abb. 3: Jugend-Fahrrad-Festival. Foto: ADFC

Aussichten auf dieser Rechtsgrundlage weitere Anordnungen von Tempo 30 zu erwirken.

Der ADFC Hamburg begleitet und unterstützt Eltern und Betreuer der Kinder dabei, den Schulweg sicher zu gestalten und auf die Verwaltung und Politik zuzugehen, um diese Sicherheit einzufordern. Weitere Infos und Kontakt: [tempo30@hamburg.adfc.de](mailto:tempo30@hamburg.adfc.de)

### Rad-Klassenfahrten

Der ADFC Hamburg unterstützt Schülerinnen und Schüler aller Klassenstufen bei der Planung und Durchführung von Rad-Klassenfahrten mit und ohne GPS. Kontakt und weitere Infos: [jugend@hamburg.adfc.de](mailto:jugend@hamburg.adfc.de)

### HVV FutureTour beim ADFC

Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen sieben bis zehn können den ADFC Hamburg auch im Rahmen der HVV FutureTour ([www.hvv-schulberatung.de/hvv-futuretour/](http://www.hvv-schulberatung.de/hvv-futuretour/)) besuchen und zum Thema nachhaltige Mobilität interviewen.

### Angebote und Infomaterial für Kinder und Jugendliche

#### Infomaterial

In Hamburg gibt es immer mehr Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Wie verhalte ich mich richtig? Wie komme ich über die Kreuzung? Was mache ich, wenn ein Pkw oder ein Bus auf meinem Streifen steht?

Diese Fragen beantwortet der Flyer „Kleine Streifenkunde“, der in Zusammenarbeit mit der Polizei Hamburg entstanden ist und sich in leicht verständlicher Form an Kinder und Erwachsene richtet.

Für die älteren Kinder haben wir die Information »Radfahren auf der Fuhle« herausgegeben.

Die »Kleine Streifenkunde« und »Radfahren auf der Fuhle« können auf der Internetseite des ADFC heruntergeladen werden ([www.hamburg.adfc.de/jugend/bildung/](http://www.hamburg.adfc.de/jugend/bildung/)) oder beim ADFC Hamburg gegen Versandkosten bestellt werden. Bitte schreiben Sie an [info@hamburg.adfc.de](mailto:info@hamburg.adfc.de) unter Angabe Ihrer Adresse und der gewünschten Menge.

#### Die „FahrradFreunde“

Seit 2015 gibt es eine Jugendgruppe im ADFC – die „FahrradFreunde“. Die „FahrradFreunde“ sind zwischen 12 und 14 Jahre alt und treffen sich in unregelmäßigen Abständen. Die Gruppe organisiert u. a. Radtouren für Kinder, Jugendliche und Familien, Reparaturseminare und Filmabende zum Thema Fahrrad. Die „FahrradFreunde“ freuen sich auf jeden Fall über neue Mitglieder. Weitere Infos unter: [www.hamburg.adfc.de/jugend](http://www.hamburg.adfc.de/jugend)

Regina Marek

# Umweltverträglicher Verkehr – ein Schulprojekt

Als Einstieg zur Wahrnehmung des Verkehrs bietet es sich an, laute und leise Gebiete im Stadtteil aufzuspüren. Die Schüler beschreiben jeweils, wie sie sich in dem Gebiet fühlen und was sie wahrnehmen. Eine Exkursion in ein Naturschutzgebiet in der Nähe der Autobahn, das Heuckenlock, ruft besondere Betroffenheit und Diskussionsbereitschaft hervor. „Werden die Tiere durch die Autobahngeräusche gestört?“. Die Wahrnehmungen können mit dem Handy aufgezeichnet und in eine Stadtteilkarte eingezeichnet werden. Zur Entwicklung des Verkehrs können stadteilbezogene, historische Texte benutzt werden. Im Folgenden ist ein exemplarischer Text aus Marek, R. (1993): Praxisnahe Umwelterziehung, S. 158 f. dargestellt.

*Jahrhundertlang waren die Deiche die einzigen Verkehrswege auf der Elbinsel Wilhelmsburg. Wer Wilhelmsburg verlassen wollte, musste den Weg über das Wasser benutzen. Man brauchte Ewer für den Milch- und Gemüsetransport und für die Fischerei. Solche Ewer sind heute noch im Museum der Elbinsel zu sehen. Für den Personenverkehr brauchte man Fährschiffe. Über die Dove-Elbe verkehrte eine Fähre. 1819 kostete die Überfahrt für eine Person ein Schilling oder drei schwere Pfennige. 1902 stellte diese Fähre mit dem Bau einer Brücke über die Dove-Elbe ihren Betrieb ein. Der Weg von Harburg nach Hamburg war damals sehr beschwerlich.*

*Ein Kaufmann berichtete 1828: „Der gefahrvollste Teil meiner ganzen Reise von Brasilien nach Hamburg war der*

*Übergang über die Elbe von Harburg nach Hamburg über die Insel Wilhelmsburg, den ich theils zu Fuße zwischen zwey Schiffen, auf deren langen Stangen ich mich stützen mußte, zu bewältigen genöthigt war“, Syndicus Sieveking in Keesenberg, H. 1990, S. 75.*

*1852 wurde die erste dauerhafte Straße in Wilhelmsburg gebaut. 1872 folgte der Bau der Eisenbahnbrücke mit der Eisenbahnlinie und 1936 der Bau der Autobahn. Heute fahren täglich ca. 60 000 Autos auf der Wilhelmsburger Reichsstraße in die Innenstadt. Bürger fühlen sich vom Lärm und den Abgasen belästigt und gesundheitlich bedroht.*

Zur historischen Entwicklung des Verkehrs ist es auch aufschlussreich, historische Postkarten von Straßen mit der heutigen Verkehrssituation auf der gleichen Straße zu vergleichen.

## **Schwerpunkt: Untersuchung der heutigen Verkehrssituation, Messung von Schadstoffen und deren Wirkung auf die Umwelt**

Hier bietet sich eine Zählung des Verkehrsaufkommens an ausgewählten Straßen an. Schadstoffmessungen können mit dem Träger-Gasspürgerät und Lärmmessungen mit dem Schallpegelmessgerät durchgeführt werden (vgl. Abb.1). Zur Wirkung von Autoabgasen können folgende Versuche durchgeführt werden: Wirkung von Autoabgasen auf keimende Kresse, Begasungsversuche mit Schwefeldioxid, qualitativer Nachweis des Staubbelags auf Blättern und dessen Wirkung.

Lärmmessungen in Wilhelmsburg				
Ort	Zeit	Grundpegel	Min. – Max.	Bemerkungen
Klassenraum	9:30	30–35 dBA	85–90 dBA	
Schulhof	10:30	53–54 dBA	70–80 dBA	
Kai-Arnold-Ring, Kirchdorf Süd	11:00	52–55 dBA	60–61 dBA	6. Stock Hochhaus
Kai-Arnold-Ring, Autobahnseite	11:25	70–75 dBA	70–75 dBA	
Otto-Brenner-Straße, Park Modellteich	11:51	65–70 dBA	60–76 dBA	Lärmschutzwall zur Otto-Brenner-Straße
Hinter der Dorfkirche	12:01	41–48 dBA	48 dBA	
Gymnasium Krieter- straße	9:20	50–52 dBA	60–65 dBA	
Korallusring	9:35	80–85 dBA	87–90 dBA	Bundesbahngelände mit Zugverkehr in der Nähe
Rathaus	9:25	70–73 dBA	58–75 dBA	unterhalb der Schnellstraße
Schulhof	9:39	73–80 dBA	65 dBA (Mittel)	Mengestraße

Abb. 1: Lärmmessungen in Wilhelmsburg. Quelle: Marek, R. (1993): Praxisnahe Umwelterziehung, S. 160

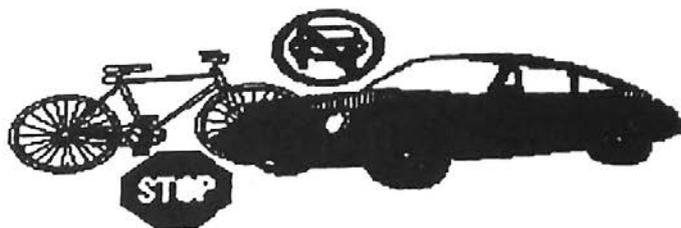
**Schwerpunkt: Handlungen und Aktionen zur Verbesserung der Verkehrssituation**

Einige Kollegien haben an ihrer Schule den autofreien Tag erprobt. Lehrer, die trotzdem mit dem Auto gekommen waren, bekamen einen Aufkleber mit der Aufschrift „Ich verpöste die Umwelt“. Radfahrer bekamen einen Button mit der Aufschrift „Fahrräder stinken nicht“ (vgl. Abb. 2). Fußgänger und Radfahrer erhielten eine Urkunde mit einem Bonbon. An Ideen, diesen Tag zu gestalten, mangelte es nicht. Ein simulierter Smog-Alarm und ein nachgestellter Unfall brachten auf drastische Weise die Wirklichkeit auf den Schulhof. Unter dem Motto „Beim Autofahren vergeht dir Hören und Sehen“ stellten die fünften Klassen zusammen, wie Autofahrer an der Schönheit der Natur vorbeifahren, ohne sie wahrzunehmen. Die siebten Klassen hatten sich mit der Autowerbung und Karikaturen über Autofahrer beschäftigt. Weiterhin wurde ein Rollenspiel zur Fragestellung, ob die Hamburger Innenstadt oder besonders belastete Straßen für Autofahrer gesperrt werden sollten, entwickelt und erprobt (vgl. Rollenkarten).



Abb. 2: Ich verpöste die Umwelt. Quelle: Marek, R. (1993): Praxisnahe Umwelterziehung, S. 160

# Rollenkarte Psychologe:



## Psychologe

### Lieber Einzelzimmer im Stau als Gedränge in der S-Bahn

Ein Psychologe hat enträtselt, warum wir das Auto so lieben.

Warum können wir trotz drohenden Verkehrsinfarctes vom Auto nicht lassen? Verkehrspsychologen meinen, das Rätsel gelöst zu haben: Das Auto hat sich in der Massengesellschaft vom Fortbewegungsmittel und Statussymbol zum privaten Einzelzimmer gewandelt. In diesem Interview erklärt der Verkehrspsychologe, warum.

*Warum lieben wir das Auto so sehr?*

**Schneider:** „Es kommt dem Freiheitsdrang, der Selbstbestimmung, dem menschlichen Bedürfnis, von anderen unabhängig zu sein, entgegen.“

*Unabhängigkeit und Freiheit, sind das nicht Illusionen, wenn man täglich im Stau steht?*

**Schneider:** „Um das Auto herum ist vieles Illusion. Rein rational sind häufig andere Transportmöglichkeiten sowohl kosten- als auch zeitgünstiger. Da das Ganze also sowieso Illusion ist, ist das dann im Stau auch nicht mehr ganz so schlimm. Außerdem ist man immer noch der Meinung, man könne den Stau bewältigen. Zum Frust und zur Zerstörung der Illusion führen eigentlich nur Staus, die über 20, 30 Minuten hinausgehen. Was darunter ist, verkraften die Autofahrer ganz gut.“

*Das stört die nicht?*

**Schneider:** „Die Freiheitsillusion wird viel mehr gestört durch die Enge beim Fahren als die Enge beim Stehen. Im Zustand vor dem Stau, wenn auf der Autobahn ein Gedrängel losgeht, ist man viel unzu-

friedener, als wenn man sieht, dass alles steht. Man muss und kann sich nicht mehr anstrengen, um die Situation zu ändern.“

*Es soll ja regelrechte Stau-Fans geben, die dann entspannen.*

**Schneider:** „Ja, man muss sich gegen nichts mehr wehren. Im Stau fallen Aggressionen in sich zusammen.“

*Keine guten Nachrichten. Man hoffte doch, durch die Staus würden immer mehr Leute umsteigen.*

**Schneider:** „Ich glaube, die Manager der Bahn und der Verkehrsverbände pflegen hier auch eine Illusion. Ich rechne nicht damit, daß der große Umschwung in den nächsten fünf oder zehn Jahren kommt.“

*Wofür steht unsere Auto-Liebe noch?*

**Schneider:** „Gegen alle rationalen Argumente entscheiden sich viele für den PKW, weil man dort wenigstens in seinen eigenen vier Wänden sitzt. Wir wissen, dass der öffentliche Nahverkehr sich nur erfolgreich durchsetzt, wenn man auch in Spitzenzeiten in der Bahn fahren kann ohne die bedrückende Nähe anderer. Das eigentlich Abschreckende an Bus und Bahn sind die Überfüllungen.

Im eigenen Auto dagegen hat man wenigstens Platz. Den Platz hat man sicher. Übertragen auf die Gesellschaft: Ein schönes Gefühl, wenn einem niemand den Platz streitig macht. Das ist auch das Problem der Vorstau-Phase: Gerangel um die Plätze.“

## Rollenkarte Schülerin:



### Schülerin

Autos beherrschen das Bild der Innenstadt von Hamburg und verpesten die Luft. An verkehrsreichen Straßen ist jeder Atemzug ungesund. Ohne Reue durchatmen kann man nur in den Fußgängerzonen. Ich muss jeden Morgen in die Innenstadt fahren, um zu meiner Schule zu kommen. Jeden Morgen, jeden Nachmittag beteiligen sich einige Millionen Bürger und darunter auch viele Schülerinnen und Schüler an einem unfreiwilligen Großversuch. Strammstehen bei Rot an der Fußgängerampel und dann tief durchatmen. Die Pendler kommen – und mit ihnen Benzol, Stickoxide, Kohlenmonoxid und Asbestfasern.

Wie verkraften große und kleine Menschen ihre tägliche Portion Autoschadstoffe? Erkrankungen der Atemwege haben an Dauer, Häufigkeit und Hartnäckigkeit zugenommen. Benzol gehört zu den Abgasen, die nachweislich Krebs erzeugen. Diese Wirkung wird durch Stickoxide und Kohlenmonoxid verstärkt. Eine Auswertung des Hamburger Krebsregisters hat ergeben, dass unter den Anwohnern verkehrsreicher Straßen 34 % mehr Menschen an bösartigen Lungentumoren sterben. Bei Dickdarmkrebs liegt die Zahl der Todesfälle sogar 68 % über dem Durchschnitt.

Insbesondere ein zunehmender Straßenverkehr trägt dazu bei, dass die Atemluft u. a. mit dem Gas Stickstoffdioxid verschmutzt wird, das an Gesundheitsschäden der Atemwege und des Herz-Kreislaufsystems beteiligt ist. Die im Mai 2013 veröffentlichte Studie „Long-term exposure to traffic-related air pollution and insulin resistance in children: results from the GINIplus and LISApplus birth cohorts“ belegt zusätzlich zu bisher bekannten Risiken die Entstehung einer erhöhten Insulinresistenz durch Stickstoffdioxide und Feinstaub bei Kindern. Dieses ist ein Risikofaktor bei der Entstehung eines Diabetes im Alter.

Gegen eine zu hohe Konzentration von Stickstoffdioxid hat die EU bereits 2010 eine verbindliche Richtlinie erlassen, nach der im Jahresmittel für einen Kubikmeter Luft der Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid gilt. An einigen Straßen in Hamburg wird dieser Grenzwert überschritten, z. B. an der Max-Brauer-Allee mit 52 Mikrogramm (vgl. Luftreinhalteplan Hamburg 2017).

#### Was muss getan werden?

Die Hamburger Innenstadt muss autofrei werden, um die Menschen vor den schädlichen Abgasen zu schützen. Es ist kein Problem, mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in die Stadt zu kommen.

## Rollenkarte Touristin:



Frau E. macht gern Städtetouren und ist interessiert an architektonischen Besonderheiten sowie städtebaulichen Entwicklungen.

Auf ihrer Tour durch Hamburg ist sie begeistert von der autofreien Innenstadt. Dieser Umstand ist ihr schon in anderen Städten wohltuend aufgefallen. Sie freut sich, einmal richtig frei einzuatmen, ohne Angst dabei zu haben, sich Schaden zuzufügen. Beim Betrachten der Stadt ist es ihr auch möglich, sich ein Blickfeld zu erschließen, das durch den Autoverkehr sonst beeinträchtigt ist. Mit Erschütterung muss sie die Schäden an der Bausubstanz alter Gebäude registrieren, direkte und indirekte Opfer des Autoverkehrs. Sie fragt sich, ob diese Opfer angesichts des zweifelhaften Nutzens wohl gerechtfertigt sind.

Nach 2 km Fußweg erinnert sie sich an die Nachricht: 47 % des PKW-Verkehrs fährt eine Strecke von unter 2 km. Davon sollen 50 % auch noch Parkplatzsuchende sein – lächerlich! Die Folgen hiervon sind aber alles andere als lächerlich. Frau E. sieht keinen Vorteil in diesem innerstädtischen Autoverkehr. Nicht einmal das Argument Zeitersparnis überzeugt sie. Als Fußgängerin kann sie, unbehindert durch Autos, kürzere Strecken wählen und dabei noch viel Interessantes sehen. Ihre Forderung kann daher nur lauten:

- Vorrang hat der Mensch
- Zurückdrängen des hohlraumversiegelten Bürgers
- keine Chance dem mototrisierten Verkehr!

# Rollenkarte Radfahrer:



Herr R. ist Alltagsradler. Er nutzt das Fahrrad für den Weg zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen und für gelegentliche Radtouren in die nähere Umgebung sowie für längere Touren in den Urlaub.

Herrn R. kommen auch manchmal Zweifel am Sinn und Nutzen seiner Radfahrerp passion: „Ich muss die Abgase der PKW einatmen, die auf dem Radweg parkenden Autos umfahren, mich vor den rücksichtslosen Autofahrern in Sicherheit bringen und im Winter frieren.“

Herr R. entscheidet sich trotz alledem zu Gunsten des Rades, um

- ein Zeichen zu setzen für Unentschlossene,
- Umweltschutz auch zu praktizieren,
- eine vergessene Energie (Muskelenergie) populärer zu machen,
- Körper und Geist zu trainieren.

Herr R. begrüßt demzufolge die autofreie Innenstadt als kleinen Schritt in die richtige Richtung. Darüber hinaus fordert Herr R.:

- gleichberechtigte Radfahrspuren und nicht das Abspeisen der Radfahrer mit Zick-Zack-Wegen, damit der Autoverkehr behinderungsfrei fließt,
- höhere Steuerermäßigungen (mindestens so hoch wie für PKW) für Fahrten zur Arbeitsstelle mit dem Fahrrad,
- kostenlose Fahrradmitnahme für Benutzer des HVV.

# Rollenkarte Umweltsenator in Hamburg:



## Umweltsenator

Jens Kerstan, Umweltsenator der Hansestadt Hamburg, erklärt zum neuen Luftreinhalteplan im Mai 2017: „Als erste Großstadt legen wir einen Plan vor, der alle Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin berechnet. Damit stellen wir sicher, dass zehntausende Menschen absehbar aufatmen können. Dazu wird es an zwei kurzen Straßenabschnitten auch Dieserverkehrsbeschränkungen geben müssen.“

Die erstmaligen detaillierten Berechnungen haben ergeben: Das Problem erscheint in den Jahren bis 2020 handhabbarer als noch 2012 im letzten Luftreinhalteplan angenommen. Gründe dafür sind die erwartete Erneuerung der Dieselflotte und die Abnahme des Verkehrs im Innenstadtbereich. Hinzu kommt der aktuelle Trend zu alternativen Antrieben und zum Radverkehr. Schon jetzt wirken sich positiv u. a. die Förderung der Elektromobilität und die Milliardeninvestitionen in saubere Busse und einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr mit neuen U- und S-Bahnlinien aus.

Der Dieselskandal und die teilweise grotesk hohen Abweichungen zwischen Labor- und Straßenmesswert bei Dieselfahrzeugen waren 2012 noch kein Thema. Würden alle Autos die gesetzlichen Zulassungswerte auch auf der Straße einhalten, hätten wir schon heute nur noch an sehr wenigen Stellen in Hamburg ein Grenzwert-Problem.

Neu war auch für uns die Erkenntnis, dass die Hintergrundbelastung aus dem Hafen an einigen Straßen am Nordufer der Elbe ein erhebliches Problem für die Luftqualität ist. Dem begegnen wir mit neuen und zusätzlichen Anstrengungen im Hafen.

Um die Grenzwerte zu erreichen, unternimmt die Stadt große Anstrengungen: Wir bauen den Radverkehr massiv aus und schaffen neue S- und U-Bahnlinien. Wir kaufen hunderte emissionsarme neue Busse und fördern die E-Mobilität und haben zehn Maßnahmenpakete geschnürt, um an den noch kritischen Stellen das Problem zu lösen. Es gab am Ende einige schwierige Abwägungen, aber das Ergebnis ist aus unserer Sicht in der Summe vertretbar.

Der Senat legt nun vor der gesetzten Frist einen Plan vor, von dem wir ausgehen, dass dieser den Vorgaben des Gerichts entspricht.“ (Quelle: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/8675696/2017-04-26-bue-luftreinhalteplan/> abgerufen am 04.05.2017).

### Literaturhinweise:

- Keesenberg, H. (1989): Wilhelmsburg – Die Insel der Gegensätze. Hiltrud Tiedemann Verlag. Hamburg.  
Marek, R. (1993) Hrsg.: Praxisnahe Umwelterziehung. Verlag Dr. R. Krämer. Hamburg.



Abb. 1: Rennrad. Foto: Jürgen Forke-Schubert

Erika Flügge

## Ausgewählte Medien zum Thema

# „Umweltverträgliche Mobilität in Hamburg“ in der Hamburger Lehrerbibliothek

(Stand April 2017)

**Bleyer, Renate:**

**Mein Schulweg Trainer** / Hrsg. Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB), Referat Mobilitäts- und Verkehrserziehung. 5. Aufl., 2014.

Signatur: Pae H 10/77-5.1

**Denk(t)räume Mobilität – Praxisprojekte zum fächerübergreifenden Lernen** /

Hg.: Autostadt in Kooperation mit dem Niedersächsischen Kultusministerium

Bd. 3: Erdkunde und Deutsch / [Red. Sandra Wuttke-Baschek]. – Braunschweig – Westermann, 2008.

66 S. – zahlr. Ill., graph. Darst. + 1 CD-ROM (Kopiervorlagen); 1 Spielplan.

ISBN: 978-3-14-161312-4

Signatur: Pae H 4.28/62.1

**Geschichte und Geschehen – Themenheft, Oberstufe:**

**Mobilität neuzeitlicher Gesellschaften** / Bernd-Stefan Grewe; Dieter Grupp. Stuttgart [u.a.] – Klett, 2011. ISBN: 978-3-12-430065-2, Signatur: Ges D 7/40.1

**Geyer, Robby:**

**Mobilität und Umwelt** / [von Robby Geyer]. 1. Aufl. Bonn – Bundeszentrale für Politische Bildung, 2008.

Signatur: Pol, B A 5/8.1:71

**Gutjahr, Sabine:**

**Sicher auf dem Schulweg – Verkehrserziehung im fächerübergreifenden Unterricht – Klasse 1 – 2** /

Sabine Gutjahr. 1. Aufl. Buxtehude. AOL-Verl., 2011.

ISBN: 978-3-403-10025-6

Signatur: Pae H 10/62.1



Abb. 2: Bücher lesen.  
Foto: Wikimedia Commons,  
Onderwijsgek, CC-SA-3.0  
unported

**Kalkavan, Zeynep:**

**Schulweg und Verkehrssicherheit:** kooperative Lernmethoden im Sachunterricht; 1./2. Klasse / Heike Murglat; Zeynep Kalkavan. 1. Aufl. Hamburg – Persen, 2013.

ISBN: 978-3-403-23007-6

Signatur: Pae H 10/71.1

**Kinder im Verkehr – Lernbereich Mobilität;** Plus Sachunterricht: Versuche zum Ei; Deutsch: Weitererzählgeschichte. Braunschweig – Westermann, 2013 + 1 CD. (Praxis Grundschule; [36.], 2013,4)

Signatur: Pae A 5/1a.1:13,4

**Kraus, Sandra:**

**Verkehrserziehung an Stationen** – Übungsmaterial mit dem Schwerpunkt Mobilitätsbildung in den Klassen 1 und 2; [ideal auch für die Freiarbeit] / Sandra Kraus. 1. Aufl. Donauwörth – Auer, 2011. (Auer macht Schule – Grundschule).

ISBN: 978-3-403-06765-8

Signatur: Pae H 10/63.1

**Kremer, Armin:**

**Auto-Mobil?** Handreichung für den fächerübergreifenden naturwissenschaftlichen Unterricht und für Umweltbildung / [Autor: Armin Kremer]. Hrsg. vom Landesinstitut für Schule und Weiterbildung. 1. Aufl. Bönen Verl. für

Schule und Weiterbildung, Dr.-Verl. Kettler, 2000.

ISBN: 3-8165-4179-8

Signatur: Pol G 12/44.1

**Mobilität** / [Hrsg.: Peter Pez. Red.: Margret Liefner-Thiem]. – Seelze – Friedrich, 2010.

Signatur: Gz 22:10,279/280

**„Mobilität – Verkehr“ als Thema des Sachunterrichts** – perspektivenbezogene und perspektivenvernetzende Grundlegungen und beispielhafte Lernsituationen, hrsg. von Thomas Goll; Eva-Maria Schauenberg. Baltmannsweiler – Schneider-Verl. Hohengehren, 2014.

ISBN: 3-8340-1290-4 – 978-3-8340-1290-6

Signatur: Pae F 5.13.3.1/235.1

**Nachhaltige Mobilität in Schule und Alltag** / Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bildung und Sport. Gunter Bleyer. – Hamburg, [2007]. – Online-Ressource (61 S.).

<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/3556/>

<http://www.hamburg.de/contentblob/1698528/data/fachgesprach-mobilitaet.pdf>

**Pendos CO<sub>2</sub>-Zähler** – die CO<sub>2</sub>-Tabelle für ein klimafreundliches Leben; die wichtigsten Zahlen, Fakten und Vergleiche zu Konsum, Strom, Heizen und Mobilität.

ISBN: 978-3-86612-141-6 und ISBN: 3-86612-141-5

Signatur: Geo C 3.3/78.1

**Schwerpunkt: Mobilität** / Hrsg.: Ruth Dolenc-Petz. – München – Oldenburg Schulbuchverl., 2009.

Signatur: Ph 187:09.3

**Spitta, Philipp:**

**Praxisbuch Mobilitätserziehung** – Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule / von Philipp Spitta. – Baltmannsweiler – Schneider-Verl. Hohengehren, 2005.

ISBN:3-89676-995-2

Signatur: Pae H 10/60.1

**Stöppler, Reinhilde:**

**Mobilitäts- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung** / von Reinhilde Stöppler. 2. überarb. Aufl. Bad Heilbrunn/Obb. – Klinkhardt, 2002.

ISBN: 3-7815-1209-6

Signatur: Pae F 17.11.5/182-2.1

**Willmeroth, Sabine:**

Verkehrs- und Mobilitätserziehung – eine Werkstatt / Sabine Willmeroth; Anja Rösgen; Brigitte Moll. – thematisch erw. und aktualisierte Neuaufl. Mülheim an der Ruhr – Verlag an der Ruhr, 2007.

ISBN: 3-8346-0350-3 – 978-3-8346-0350-0

Signatur: Pae H 10/51-2.

**Zuckowski, Rolf:**

**Rolfs neue Schulweg-Hitparade – ein musikalischer Weg zu mehr Verkehrssicherheit:** Das Ideenbuch für Lehrerinnen und Lehrer – singen, spielen, üben, erkunden, basteln, malen / Michael Hess; Rolf Zuckowski. Hamburg – Musikverl. Sikorski, 1992.

Signatur: Pae H 10/38.10

**Zukunft gestalten lernen – (k)ein Thema für die Grundschule?** – Grundschule verändern durch Bildung für nachhaltige Entwicklung / [Hrsg.: BLK-Programm Transfer-21. Red.: Michael Plesse]

Teil 3: Wir und die Eine Welt, Mobilität, Leben, Mitmachen und Einmischen, Klima.

ISBN: 978-3-940117-02-1

Signatur: Pae F 5.13.3.1/204.1:3

**Radfahren:****Bauner-Pfeiffer, Wolfgang:**

**Radfahren Klassen 3/4** / erarb. von Wolfgang Bauner-Pfeiffer. 1. Aufl., Berlin – Cornelsen, 2012.

ISBN: 978-3-06-082950-7

Signatur: Pae H 10/66.1

**Eselgrimm, Kristina:**

**Verkehrserziehung Radfahren – differenziertes Arbeitsmaterial zur sonderpädagogischen Förderung;**

sonderpädagogische Förderung; 3.–6. Klasse. 1. Aufl. Buxtehude – Persen, 2012.

ISBN: 978-3-403-23128-8

Signatur: Pae H 10/70.1

**Kraus, Sandra:**

**Verkehrserziehung an Stationen** – Übungsmaterial mit dem Schwerpunkt Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4; [ideal auch für die Freiarbeit] / Sandra Kraus. 1. Aufl. Donauwörth – Auer, 2012.

ISBN: 978-3-403-06766-5 \* – ISBN:3-403-06766-1

Signatur: Pae H 10/65.1

**Partner auf der Straße**

4, [Schülerbd.]: Radfahrausbildung / erarb. von Angelika Schäfer ... – [Neubearb.], 1. Aufl., Stuttgart [u. a.] – Klett, 2008.

ISBN: 978-3-12-768003-4

Signatur: Pae H 10/20a.1:4

**HVV:**

**Hamburger Verkehrsverbund: Übersicht.** Ausg. 03/2014. Hamburg, 2014. Online-Ressource (46 S.). (Wir fahren mit dem HVV; [Kopiervorlagen])

<http://bildungsserver.hamburg.de/contentblob/2119554/data/hvv-kopiervorl-.pdf>

<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32667/>

**Wir fahren mit dem HVV / HVV. Red.: Renate Bleyer** [Schülerbuch]. – 10. Aufl. 2014. Hamburg – Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund [u. a.], 2014.

Online-Ressource (55 S.).

<http://bildungsserver.hamburg.de/contentblob/2119494/data/hvv-schuelerbuch.pdf>

<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32666/>

**Wir fahren mit dem HVV**

[Infos Klasse 4]. – Hamburg, [2013]. – Online-Ressource (54 S.). – Ill., graph. Darst., Kt.

<http://bildungsserver.hamburg.de/contentblob/3874400/data/hvv-ppt-klasse4-2013.pdf>

<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32671/>

**Wir fahren mit dem HVV**

[Infos Klassen 5 und 6]. – Hamburg, [2013]. – Online-Ressource (54 S.).

<http://bildungsserver.hamburg.de/contentblob/2236606/data/hvv-ppt-klasse5-6.pdf>

<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32670/>

**Werkbuch – Leopold bringt euch in Fahrt / HVV.**  
Erste Aufl. Hamburg – HVV-Schulberatung, 2013. Online-Ressource (23 S.). (HVV Kinder-Wissen) Werk- und Lesebuch für Kita und Vorschule.  
[http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/mobilitaetsbildung/hvv\\_werkbuch.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/mobilitaetsbildung/hvv_werkbuch.pdf)  
<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32664/>

**Einsteigen! – die Busschule ist unterwegs / HVV. Red.:**  
Gerhard Duffe ... 2. überarb. Aufl. 2010. – Hamburg, 2010. – Online-Ressource (11 S.). (Schulberatung).

[http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/mobilitaetsbildung/hvv\\_busschule\\_broschuere.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/mobilitaetsbildung/hvv_busschule_broschuere.pdf)  
<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32665/>

**Hurra, wir fahren mit dem HVV – Malbuch / HVV.**  
Hamburg – HVV Schulberatung, 2009. – Online-Ressource (23 S.). (HVV Kinder-Abenteuer).  
<http://www.hvv-leopold.de/fileadmin/redakteur/PDF-Dokumente/malbuch.pdf>  
<http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2014/32663/>



Abb. 3: Rikscha-Taxi in Zürich. Foto: Wikimedia commons, Roland zh, CC-SA-3.0 unported

Monika Schlottmann

# Mobilität und Verkehr – Informationen im Netz

## Definitionen

### Verkehrserziehung

Der Begriff Verkehrserziehung bezeichnet die pädagogischen Einwirkungen auf Kinder und Jugendliche mit dem Ziel, sie beim Aufbau von angemessenen Einstellungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu unterstützen. Wikipedia gibt einen ausführlichen Überblick.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrserziehung>

### Mobilitätserziehung

Unter Mobilitätserziehung (von lat. mobilitas = Beweglichkeit, Veränderlichkeit, Ortsveränderung) wird die Erziehung von Kindern und Jugendlichen zur selbstständigen räumlichen Mobilität verstanden. Wikipedia erläutert.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A4tserziehung>

### Barrierefreie Mobilität

#### Barrierefreiheit – was heißt das?

Inklusion funktioniert nicht ohne Barrierefreiheit. Denn wo Barrieren behindern, bleibt Teilhabe am kulturellen und politischen Leben, an der Arbeitswelt und in der Freizeit verwehrt. Doch was steckt alles hinter dem Wort „Barrierefreiheit“? Gibt es dafür eine Erklärung oder Definition?

<https://www.aktion-mensch.de/themen-informieren-und-diskutieren/barrierefreiheit/barrierefreiheit-bedeutung.html>

### Mobilität für alle

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) informiert und stellt sein besonderes Angebot dar.

<http://www.hvv.de/service/mobilitaet-fuer-alle/uebersicht/>

### Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK)

#### Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Mit ihrer „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ (Beschluss der KMK

vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012) hat die Kultusministerkonferenz ihre Empfehlung aus dem Jahr 1994 weiterentwickelt.

<https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte/verkehrserziehung.html>

### Der Europass Mobilität im Schulbereich

Ein Leitfaden für Schulen, Download (Pdf, KMK, 2012)

[https://www.kmk-pad.org/fileadmin/Dateien/europass/europass\\_leitfaden\\_schulen.pdf](https://www.kmk-pad.org/fileadmin/Dateien/europass/europass_leitfaden_schulen.pdf)

### Nationales Europass Center in Deutschland – Europass und Mobilität

Der Europass ist ein kostenloser Service der Europäischen Union. Hier werden Ihnen die europaweit standardisierten Europass-Dokumente vorgestellt, die sowohl im In- wie im Ausland verwendet werden können.

<https://www.europass-info.de/mediathek/unterrichtsmaterialien/mobilitaet-in-der-schule/>

### Bildungsserver Angebote

#### Verkehrserziehung (db)

Auf dem Deutschen Bildungsserver findet man Informationen zu den Themen Schulwegsicherheit, sicher unterwegs auf dem Fahrrad, Sicherheit im Straßenverkehr und Medientipps.

<http://www.bildungsserver.de/Verkehrserziehung-710.html>

### Mobilität und Verkehrserziehung (HBS)

Im breit gefächerten Angebot des Hamburger Bildungsservers findet man u. a. im Bereich Themen viele nach Jahrgangsstufen gegliederte Projekte und konkrete Vorhaben. So z. B. auch spezifisch für Hamburg entwickelte Aktionen mit dem Hamburger Verkehrsverbund.

<http://bildungsserver.hamburg.de/verkehrserziehung/>

### Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung (bbb)

Der Bildungsserver Berlin Brandenburg hat eine Liste mit relevanten Unterrichtsmaterialien zum begleiteten Fahren für alle Jahrgänge zusammengestellt.

<http://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/themen/verkehrserziehung/>

#### **Verkehr und Mobilität (Ibs bw)**

Das Angebot des Landesbildungsservers Baden-Württemberg umfasst Hinweise für alle Jahrgänge zu Unterrichtsmaterialien, Projekten, Terminen und Aktionen, verweist auf weitere Online-Lernangebote und auch auf Sicherheitstraining.

[http://www.schule-bw.de/unterricht/faecheruebergreifende\\_themen/verkehrserziehung/](http://www.schule-bw.de/unterricht/faecheruebergreifende_themen/verkehrserziehung/)

#### **Verkehrserziehung (Bildungsserver Hessen)**

Die Lernarchive Hessen haben für die Grundschule im Fach Sachunterricht das Thema Verkehrserziehung umfangreich angelegt.

<http://lernarchiv.bildung.hessen.de/grundschule/Sachunterricht/Verkehr/index.html>

#### **Mobilität (Nibis)**

Mobilität mit ihren Erscheinungsformen und Ursachen stellt eine der zentralen Herausforderungen dar, denen sich die Gesellschaften des 21. Jahrhunderts stellen müssen. Angesichts dieser Relevanz ist der

Lernbereich „Mobilität“ in Niedersachsen mit Erlass vom 03.09.2002 in allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen eingeführt. Das Curriculum Mobilität bietet einen schulform- und fächerübergreifenden Ansatz, um den Lernbereich Mobilität in der Schule zu bearbeiten.

<http://www.nibis.de/nibis.php?menid=8255>

#### **Curricula und Netzwerke bundesweit**

##### **Das Curriculum Mobilität**

Ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen (Niedersächsisches Kultusministerium)

[http://www.mk.niedersachsen.de/schule/schuelerinnen\\_und\\_schueler\\_eltern/mobilitaet/mobilitaet-106518.html](http://www.mk.niedersachsen.de/schule/schuelerinnen_und_schueler_eltern/mobilitaet/mobilitaet-106518.html)

##### **Mobilitätsmanagement für Schulen**

Die Transferstelle Mobilitätsmanagement ist ein Projekt des ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung GmbH. (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) [http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5&Itemid=20](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=20)



Abb. 1: Platz zum Radfahren am Falkensteiner Weg. Foto: Wikimedia Commons, Frank Schwichtenberg, CC-SA 4.0

### Netzwerk Schule+Mobilität

Zur Unterstützung von Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den Schulen hat sich in Darmstadt im Rahmen der Lokalen Agenda 21, Themengruppe Lebensstile 2009 das „Netzwerk Schule+Mobilität“ gebildet, ein Zusammenschluss von rund 20 Institutionen aus den Bereichen Schule und Verkehr aus der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg.

<https://netzwerk-move.de/pages/netzwerk-schulemobilitaet.php>

### Projekte, Handreichungen, Leitfäden

#### Mobilität fördern

Verkehrserziehung in der Grundschule beginnt mit der „Fußgängerbildung“. Auf dem Fahrrad sind Kinder erstmals selbstständig mit einem Verkehrsmittel am Straßenverkehr beteiligt. Darauf sollten sie gut vorbereitet sein. Projekte für die Grundschule, vorgestellt bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. (DGUV)

<https://www.dguv-lug.de/primarstufe/verkehrserziehung/>

#### Mobil und sicher

Die Teilnahme am Straßenverkehr prägt die Lebensgestaltung der Schülerinnen und Schüler im Sekundar-

bereich in erheblichem Maße. Ihr Mobilitätsradius wächst, die Wahl der Verkehrsmittel wird zunehmend differenzierter. Projekte für die Sekundarstufe I, vorgestellt bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. (DGUV)

<https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-i/verkehrserziehung-mobilitaetsbildung/>

#### Jung und mobil

Mobil zu sein – am liebsten mit dem eigenen Zweirad oder Pkw – prägt die Lebenswelt der meisten Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Projekte für berufsbildende Schulen, vorgestellt bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. (DGUV)

<https://www.dguv-lug.de/berufsbildende-schulen/verkehr/>

#### Nachhaltige Mobilität in der Schule

An vielen Schulen lässt sich beobachten, dass Schülerinnen und Schüler den Schulweg sowie Freizeitwege am Nachmittag nicht selbstständig zurücklegen, sondern häufig von ihren Eltern gebracht werden – oft mit dem Auto. Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen (UBA 2008). <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltige-mobilitaet-in-schule>



Abb. 2: Reiten verboten. Für Fußgänger, Radler und Katzen erlaubt. Foto: Wikimedia Commons, 4028mdk09, CC-SA 3.0 unported

**MobilitätsCheck**

Ziel des MobilitätsChecks ist es, Kinder und Jugendliche für das Thema klimaverträgliche Mobilität in ihrem Lebensumfeld zu sensibilisieren. (Verbraucherzentrale NRW)

<https://www.verbraucherzentrale.nrw/mediabig/217070A.pdf>

**Mobilität**

Materialangebote der Verkehrswacht zu Medien für alle Schulstufen.

[https://www.verkehrswacht-medien-service.de/start.html?&no\\_cache=1](https://www.verkehrswacht-medien-service.de/start.html?&no_cache=1)

**Mauswiesel Hessen**

Auf der Selbstlernplattform findet man zahlreiche kindgemäße Forscheraufgaben und kleine Tests zum Thema Verkehr, Verkehrszeichen, Fahrrad und Polizei. (Bildungsserver Hessen)

<http://mauswiesel.bildung.hessen.de/wissen/verkehrserziehung/index.html>

**Verkehrserziehung für Schüler mit Förderbedarf**

Die Inklusion in der Schule betrifft nicht nur die Haupt- und Nebenfächer, sondern auch im erheblichen Maße die Verkehrserziehung. Laut der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen soll allen Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden – und das möglichst barrierefrei. Schriften, Medien Unterrichtsmaterialien u. a. bei Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung.

<http://dozenten.alp.dillingen.de/2.8/index.php/home/rubriken-und-themen/129-inklusion>

**Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderungen**

Teilhabe und Verkehrssicherheit. Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen. (Pdf; Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2015)

[https://www.dvr.de/download2/p4226/4226\\_0.pdf](https://www.dvr.de/download2/p4226/4226_0.pdf)

**Klimafreundliche Mobilität****Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland**

Im vorliegenden Verbändekonzept „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland“ zeigen die Umweltverbände WWF, BUND, Germanwatch, NABU und VCD einen Weg auf, wie sich im deutschen Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 Prozent reduzieren lassen.

<https://germanwatch.org/de/8738>

**Umweltfreundlich mobil**

Passend zum Jahresthema „Mobilität“ 2012 der UN-Dekade Bildung für nachhaltige Entwicklung gab das Bundesumweltministerium neue Unterrichtsmaterialien für die Sekundarstufe heraus.

<http://www.bmub.bund.de/service/publikationen/downloads/details/artikel/umweltfreundlich-mobil/>

**Bildung für eine nachhaltige Mobilität**

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung, damit sich Wirtschaft und Gesellschaft entwickeln können. Gleichzeitig drohen Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch durch den Verkehr den Planeten zu überfordern. Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) soll die Lernenden weltweit befähigen, neue Lösungen für die Zukunft zu entwickeln. Unterrichtsideen bei Umwelt im Unterricht.

<http://www.umwelt-im-unterricht.de/hintergrund/bildung-fuer-eine-nachhaltige-mobilitaet/>

**Die Mobilität und unser CO<sub>2</sub>-Budget**

(Schüler- und Lehrerdossier, 2012) Eine Planungshilfe für zukunftsfähiges Reisen in Freizeit und Schule. Wohl kaum ein Entscheid beeinflusst die CO<sub>2</sub>-Bilanz im schulischen und im privaten Alltag so deutlich wie die Wahl des Reiseziels und des Verkehrsmittels bei einer Reise ins Ausland. Die vier unabhängig voneinander einsetzbaren Module dieser Unterrichtseinheit für die Sekundarstufe II stellen die Klimarelevanz des Reiseverhaltens und den umfassenden Vergleich von Auto, Zug, Reisebus und Flugzeug als Transportmittel ins Zentrum.

<http://www.hep-verlag.ch/mobilitaet>

**Kindermeilen – Materialien**

Zur Aktion „Kindermeilen sammeln“ – kleine Klimaschützer unterwegs stehen die Materialien auch zum Download bereit. (Pdf, Grundschule und jünger)

<http://www.kindermeilen.de/materials.html>

**Klimafreundlich in den Urlaub**

Wie lässt sich die Urlaubsreise klimafreundlich(er) planen? Und welche Argumente spielen neben dem Umweltschutz noch eine Rolle, wenn der Urlaub geplant wird? Unterrichtsvorschläge für die Grundschule und die Sekundarstufe bei Umwelt im Unterricht. (2015).

<http://www.umwelt-im-unterricht.de/wochenthemen/klimafreundlich-in-den-urlaub/>

**UN-Dekade BNE: Umweltfreundlich mobil**

„Mobilität“ ist das Jahresthema 2013 der Weltdekade



Abb. 3: Hamburg-Marathon 2017. Foto: Wikimedia Commons, TheAmerikaner, 23-04-2017, CC-SA 4.0

Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE). „Bildung für nachhaltige Entwicklung versetzt Menschen in die Lage, Entscheidungen für die Zukunft zu treffen“, so wird das Ziel der Kampagne im deutschen BNE-Portal formuliert. Doch was haben Mobilität und Verkehrsmittel mit unserer Zukunft zu tun? Und vor allem: Wie kann man das anderen Menschen vermitteln?

<http://www.umwelt-im-unterricht.de/wochenthemen/undekade-bne-umweltfreundlich-mobil/>

### **Wettbewerbe und Aktionen**

#### **Kreative Projekte für Bus und Bahn**

Die HVV-Schulberatung führt seit 1999 regelmäßig Schülerwettbewerbe mit wechselnden Themenschwerpunkten im Bereich kreativer Gestaltung durch. Auf dieser Seite findet man die aktuellen und die zurückliegenden Wettbewerbe der letzten Jahre.

<http://www.hvv-schulberatung.de/wettbewerbe/>

#### **Kleine Klimaschützer unterwegs!**

Seit 2002 sammeln Kindergarten- und Schulkinder Grüne Meilen für das Weltklima! (Climate Alliance of European Cities with Indigenous Rainforest Peoples/

Alianza del Clima e.V.).

<http://www.kinder-meilen.de/>

#### **FahrRad! – Fürs Klima auf Tour**

Fahrradfahren hält fit, macht Spaß und ist gut für die Umwelt. Deutschlandweit fahren Jugendliche Fahrrad, sammeln Kilometer und sparen zusätzlich CO<sub>2</sub> ein. Durch die so erradelten Kilometer bewältigen sie parallel eine virtuelle Radtour im Internet. Hier warten auf die Teilnehmer Infos rund um die Themen Radfahren und Klima, witzige Spiele und tolle Gewinnmöglichkeiten.

<http://www.klima-tour.de/>

#### **Aktionen und Kampagnen**

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), die Fahrradlobby ist ein Verkehrsclub, hat mehr als 160.000 Mitglieder und setzt sich für eine ökologisch vernünftige Verkehrsmittelwahl ein. Mit Aktionen und Kampagnen wird die Öffentlichkeit dafür sensibilisiert.

<http://www.adfc.de/aktionen--kampagnen/aktionen--kampagnen>

Monika Schlottmann

## Buchvorstellung:

# Rund um Hamburg

## 55 gute Gründe sich auf die Socken zu machen. Ein Wanderverführer.

Annett Rensing, Bruckmann Verlag 2015,  
ISBN-13: 978-3-7654-8777-4, 14,99 €



Abb.: Cover. Bruckmann Verlag

Dieses Buch mit seinen vielen kleinen Tourvorschlägen in und um Hamburg herum ist wirklich verführerisch! Einen U-Bahn-Ausflug in den Urwald, durch Orchideenmeere und zu den singenden Kröten, die Sehnsucht nach den Bergen befriedigen oder durch die magischen Sanddünen streifen. Auch als „alte Hamburgerin“ entdeckte ich neue, spannende Anregungen, Hamburg und die Sehenswürdigkeiten wieder neu zu entdecken – für mich, mit Freunden und mit dem Besuch von außerhalb, der neugierig auf die Großstadt Hamburg ist.

Die Touren sind nach Themen gegliedert und kleine Wegskizzen ergänzen den gut geschilderten Parcours. Es ist für jeden etwas dabei – kurze Strecken für die kleinen Spaziergänge zur Geschichte der Stadt, zu

Kunst und Kultur oder auch in die Natur. Tipps für das Einkehren und die Pausen an herrlichen Aussichtspunkten zwischendurch gehören auch dazu, ebenso wie die längeren Touren um etwa 3 Stunden Dauer. Ausgangs- und Endpunkt sind immer die öffentlichen Nahverkehrsmittel, so dass auf das Auto als Verkehrsmittel gut verzichtet werden kann.

Manche Touren bieten sich auch für Radfahrer an, so kann man gut zwei Vorschläge für Fußgänger zu einer Radtour kombinieren. Und auch die nähere Umgebung von Hamburg wird mit Ausflugs- und Wandertipps bedacht und auch hier meist die Anfahrt mit dem ÖPV beschrieben.

**Ein tolles Buch, das hoffentlich viele begeistert und anregt, loszumarschieren!**

Monika Schlottmann

## App-Vorstellung:

# Kulturpunkte Hamburg

Die App „Kulturpunkte“ ist deutsch- und englischsprachig angelegt. Sie wurde von der Kulturbehörde Hamburg als Teil ihrer eCulture-Strategie in Kooperation mit hamburg.de entwickelt.

Kulturpunkte kann gut als Vorbereitung für einen Stadtbesuch, für eine kleine kulturelle Entdeckungstour genutzt werden. Es werden Theater und Museen, Bibliotheken, Kino, Kunst-, Musik- und weitere Orte wie Stadtteilkulturzentren und Erlebnisorte vorgestellt. Die App gibt einen Überblick über rund 300 Institutionen, informiert zu Kunst im öffentlichen Raum und zu Baudenkmälern.

Es gibt einige Tourenvorschläge, von denen zwei auch als Audios abzurufen sind. Im Stadtplan werden die Vorschläge angezeigt und Rundgänge vorgeschlagen. Zu jeder Sehenswürdigkeit gibt es Hintergrundinformationen und Fotoaufnahmen.

Die Anwendung ist kostenlos für Android und IOS.



**GemüseAckerdemie**  
ACKERN SCHAFFT WISSEN.

Abb. 1: Logo. GemüseAckerdemie

Kristina Kara

## Die GemüseAckerdemie – ackern statt pauken

Zweifel am eigenen grünen Daumen, Zeitmangel oder das Problem einer fehlenden Ferienbetreuung lassen viele Schulgartenambitionen scheitern. Hier setzt die GemüseAckerdemie an: Das praxisorientierte Bildungsprogramm übernimmt die inhaltliche und organisatorische Betreuung eines „SchulAckers“ und spannt dabei den Bogen zu Lebensmittelproduktion und Nachhaltigkeit.

„Kann man das wirklich essen?“ Nico guckt ungläubig auf das weiße Wurzelgemüse, das er gerade aus der Erde gezogen hat. „Quatsch, die Karotte hat Albino“, poltert Kim, die sich auf dem dunklen Ackerboden vornehmlich um ihre Fingernägel sorgt. „Pastinaken waren in Deutschland früher viel beliebter als Kartoffeln“, kommentiert ihre Lehrerin. „Und wie schmecken die?“, fragt Nico. „Äh, das werden wir dann gemeinsam herausfinden“, grinst die Pädagogin und freut sich: „Auf dem Acker sind alle irgendwie gleich. Auch ich kann aus meiner Rolle heraustreten und mit den Schülerinnen und Schülern gemeinsam Neues entdecken. Die Schulgarten-Stunden sind meine dies-

jährigen Lieblingsstunden, obwohl ich am Anfang skeptisch war, ob ich das alles so hinkriege.“

Eine befreundete Kollegin hatte ihr über die GemüseAckerdemie erzählt, ein Bildungsprogramm des Potsdamer Vereins Ackerdemia e.V., das Schulen und Kitas bei der Einrichtung eines eigenen GemüseAckers tatkräftig unterstützt. „Es ist wie ein Rundum-Sorglos-Paket für den Schulgarten“, schwärmt sie. Dazu gehören u. a. die Erstellung eines individuellen Anbauplans inklusive der Fruchtfolgeplanung, Pflanz- und Saatgutlieferungen und die organisatorische Unterstützung bei der Ferienbetreuung. Die Lehrerinnen und Lehrer erhalten neben drei Fortbildungen und wöchentlichen Ackerinfos Zugang zu einer digitalen Wissensplattform, auf welcher u. a. erklärende Videos und Gemüsesteckbriefe auf sie warten.

### Auf den Geschmack kommen

„Aber wie kommt die rote Beete in Scheiben“, fragte unlängst eine dreizehnjährige Schülerin, nachdem ihre Klasse zwei Stunden lang hoch motiviert ihren Ge-

müseAcker bearbeitet hatte. Der Bogen von der eingepflanzten Jungpflanze zum essfertigen Produkt war ihr nicht klar. Deshalb ist die Arbeit auf dem Acker auch nur ein Baustein des GemüseAckerdemie-Konzepts. Umfangreiche Bildungsmaterialien liefern grundlegendes Wissen über Anbau, Pflege und Wertschätzung von Gemüse und ziehen eine große Klammer zu Lebensmittelverschwendung und Nachhaltigkeit.

Die Bildungsprinzipien der GemüseAckerdemie sind nach BNE-Kriterien entwickelt. Im Fokus stehen Learning by Doing, ein ganzheitliches, ungezwungenes Lernen, Sozialkompetenz und Persönlichkeit, Perspektivwechsel und Reflexion sowie Relevanz und Authentizität. Die Schülerinnen und Schüler sind aktiv am Wachstumsprozess von mehr als 25 unterschiedlichen Gemüsearten beteiligt und erleben die gesamte Wertschöpfungskette. Dabei werfen die Kinder auch einen Blick über den „Ackerrand“: Was passiert eigentlich mit dem Gemüse nach der Ernte? Welche Reisen legt es zurück und wie lange ist es überhaupt haltbar?

Neben dem Wissenserwerb rund um das Thema Gemüse werden insbesondere die sozialen Kompetenzen geschult: In Gruppenarbeit lernen die Schülerinnen und Schüler sich abzusprechen, zu planen und sich für „ihren“ Acker einzusetzen. Gerade lernschwache Kinder offenbaren häufig ganz neue Seiten.

### Infokasten

Die GemüseAckerdemie richtet sich sowohl an Grundschulen als auch an weiterführende Schulen und kann an die individuellen Bedürfnisse der Schüler angepasst durchgeführt werden – z. B. im Unterricht, in einer Arbeitsgemeinschaft oder im Hort. In die Ackersaison 2017 starteten insgesamt 125 Einrichtungen, davon 97 Schulen und 28 Kitas in acht Bundesländern sowie in Österreich und der Schweiz (Stand Mai 2017). In Hamburg wird die GemüseAckerdemie an vier Standorten durchgeführt:

- Kurt Tucholsky Schule
- Schule Rellinger Straße
- Fröbel Kindergarten Wandsbek
- Kita Tweeltenmoor, Langenhorn

[www.gemueseackerdemie.de](http://www.gemueseackerdemie.de); [www.ackerdemia.de](http://www.ackerdemia.de)

Ansprechpartnerin Hamburg:  
Kristina Kara, Regionalleitung,  
Tel.: 0176 45830878,  
Mail: [k.kara@ackerdemia.de](mailto:k.kara@ackerdemia.de)



Abb. 2: Ackern statt pauken. Foto: GemüseAckerdemie, Kristina Kara

Heike Spindeldreier

# Neu – im Schulgarten des ZSU



Abb. 1: Heike Spindeldreier. Foto: Heike Spindeldreier

Bereits als Kind und Jugendliche habe ich mich sehr für alle Bereiche der Biologie interessiert. Deshalb habe ich mich als Schülerin für ein Betriebspraktikum im ZSU beworben. Eingesetzt wurde ich damals hauptsächlich im Wasserlabor, konnte aber auch Einblicke in die Arbeitsbereiche der Tierstation und des Schulgartens erhalten. Schon damals haben mich die Atmosphäre und der pädagogische Aspekt der dortigen Arbeit begeistert. Und so entschied ich mich für das Lehramtsstudium mit dem Fach Biologie.

Nach Abschluss des Studiums und des Referendariats war ich als Klassen- aber auch als Fachlehrerin für das Fach Sachunterricht an der Schule Vizelinstraße tätig. Besonders wichtig war mir dabei die Naturbegegnung der Kinder, die fast ausschließlich aus der nahegelegenen Hochhaussiedlung zu uns kamen. Hier wurde für mich besonders deutlich, welche wichtige Rolle der Schulgarten dabei spielt.

Nachdem sich die Schule erfolgreich für den Schulversuch „6-jährige Grundschule“ beworben hatte, erweiterte sich meine Tätigkeit um den Aufbau des naturwissenschaftlichen Bereichs. Im Rahmen dieser Aufgabe habe ich mich besonders mit Projekten beschäftigt, die das forschend-untersuchende Lernen fördern. Dabei habe ich erstmals auch selber Fortbildungen im Landesinstitut für Lehrerbildung (LI) gegeben und gemerkt, dass mir die Arbeit im Bereich Lehrerfortbildung und das konzeptionelle Arbeiten viel Freude macht.

Deshalb habe ich mich auf die zu besetzende Stelle als pädagogische Leitung im Bereich Schulgarten des

ZSU beworben. Diese kann ich nun, nach dem Ende meiner Elternzeit seit Mitte April 2017 freudig wahrnehmen.

Besondere Schwerpunkte unserer Arbeit im Bereich Schulgarten des ZSU werden zukünftig sein:

- die Wiederaufnahme der Schulgartenberatung an Schulen und die Fortführung des Netzwerkes Schulgarten und Schulgeländegestaltung,
- Entwicklung neuer Kursangebote für Schülerinnen und Schüler zum forschenden und untersuchenden Lernen zu verbindlichen Themen des Rahmenplans zum Bereich „Schulgarten“,
- Lehrerfortbildung und Beratung zu den o. a. Themen.



Abb. 2: ZSU-Teich im Sommer. Foto: ZSU

Maike Zill-Lilienthal

# Neue Koordinatorin des Familienpro- gramms



Abb.: Maike Zill-Lilienthal. Foto: Maike Zill-Lilienthal

Mein Name ist Maike Zill-Lilienthal. Ich studiere im vierten Semester Biologie und Deutsch auf Gymnasiallehreramt und habe zum 01.01.2017, als Nachfolgerin von Sophie Jacob, die Koordination des FSH-Familienprogrammes übernommen.

Das ZSU als außerschulischer Lernort mit einer ganz besonderen Atmosphäre und der unvergleichlichen Möglichkeit, Kindern die Natur auf anschauliche Art und Weise nahezubringen, hat mich begeistert.

Ich finde es spannend, zuzusehen und mitzuerleben, was diese neue Art der Erfahrung in den Kindern auslöst.

Es ist mir ein persönliches Anliegen, diese Faszination, Begeisterung und Freude an junge Menschen weiterzugeben und ihnen die Augen für die Schönheit und Einzigartigkeit der Natur zu öffnen, um so die Notwendigkeit eines sensiblen, verantwortungsbewussten und respektvollen Umgangs mit dieser zu vermitteln.

Ich möchte durch die Organisation des Familienprogrammes meinen Teil dazu beitragen, dass Kinder auch privat, außerhalb der Schulzeit, mit ihren El-

tern und Geschwistern die Möglichkeit bekommen, von den Angeboten des ZSU, in diesem Fall über den Förderverein Schulbiologiezentrum Hamburg e.V. (FSH), zu profitieren und so die Natur auf eine ganz besondere Art und Weise kennenlernen zu können.

Bereits während meiner letzten Tätigkeit als Leiterin und Organisatorin eines großen Restaurants lag das Hauptaugenmerk meiner Arbeit auf der Organisation. Sowohl der von Veranstaltungen als auch der des Personals. Die mit der Organisation verbundene Verantwortung hat mich stets gereizt und motiviert.

So konnte ich in meinem vorherigen Job in vielen Bereichen Erfahrungen sammeln und meine sozialen und persönlichen Kompetenzen erweitern, was mir bei meiner Organisationstätigkeit für den FSH zugute kommen wird. Es freut mich, dass ich durch die Organisation des FSH-Familienprogrammes, auch während meines Studiums, weiterhin die Möglichkeit habe, Verantwortung zu übernehmen und meine Organisationsfähigkeiten zu nutzen. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit.

Maike Zill-Lilienthal und Regina Marek

# Natur erleben mit Kindern

Familien- und Geburtstagsprogramm,  
Bienenprogramm

– auch für geflüchtete Familien –

## des FSH – 2. Halbjahr 2017

### Umwelt erfahren – Umwelt bewahren!

Erkunden, experimentieren oder forschen Sie mit. Auch in diesem Schulhalbjahr lädt der Förderverein Schulbiologiezentrum Hamburg e.V. (FSH) wieder alle Eltern ein, zusammen mit ihren Kindern einen informativen, spielerischen und anregenden Nachmittag im Zentrum für Schulbiologie und Umwelterziehung (ZSU) zu verbringen.

### Thementage im Familienprogramm

Kinder erleben gemeinsam mit ihren Eltern und Eltern gemeinsam mit ihren Kindern Natur und Umwelt. Teilnahmebeitrag für die Thementage: Erwachsene und erstes Kind: 7 €, jedes weitere Kind 5 €.

#### Krabbeltiere

*Sonntag: 27.08.2017 von 15–17 Uhr*

**Dozentin: Sabine Marschner**

Zu was entwickelt sich ein Mehlwurm? Hat der Tausendfüßler wirklich tausend Füße? Und warum können sich manche Blätter bewegen, auch ohne dass ein Wind weht? Wir wollen nicht nur unsere einheimischen Insekten, im wahrsten Sinne des Wortes, genauer unter die Lupe

nehmen, sondern auch exotische Insekten kennenlernen, die man beim ersten Hinsehen vielleicht gar nicht unbedingt als solche erkennt.

#### Spinnen

*Sonntag: 17.09.2017 von 15–17 Uhr*

**Dozentin: Sarah Vogel**

Habt Ihr etwa Angst vor Spinnen? Nach diesem Tag bestimmt nicht mehr! Wir schauen uns unsere achtbeinigen Mitbewohner einmal ganz genau an, versuchen die verschiedenen Arten auf Grund ihres Aussehens und der Bauweise ihrer Netze zu unterscheiden, klären, warum die Spinne sich nicht in ihrem eigenen Netz verfängt und verraten, woran man männliche Spinnen von weiblichen unterscheiden kann.

#### Schweine

*Sonntag: 08.10.2017 von 15–17 Uhr*

**Dozentin: Maike Zill-Lilienthal**

Unsere zwei ZSU-Schweine möchten sich vorstellen, euch ihr neues Heim zeigen und ein paar Dinge über sich und ihre Artgenossen verraten. Dabei werden wir uns auch ganz genau mit den Unterschieden zwischen Haus- und Wildschweinen beschäftigen. Im Anschluss werden



wir beim Spielen des im ZSU entwickelten und exklusiv hier erhältlichen Brettspiels „Gretel Glücksschwein“ noch viel Wissenswertes über Schweine lernen.

#### Vom Schaf zum Faden

*Sonntag: 12.11.2017 von 15–17 Uhr*

**Dozentin: Maike Zill-Lilienthal**

Wie wird aus der dicken Wolle des Schafes mein kuscheliger, weicher Wollpullover? Was mit der Wolle des Schafes nach dem Scheren passiert und welche Arbeitsschritte notwendig sind, damit wir im Winter einen warmen Pullover tragen können, werden wir aktiv anhand der einzelnen Stationen der Wollverarbeitung erleben. Wer möchte, kann am Ende des Programms ein Armband filzen und dies mit nach Hause nehmen. Materialkosten: 2,50 €

#### Advent im Schafstall

*Sonntag: 10.12.2017 von 15–17 Uhr*

**Dozentin: Carolin Ochal**

Bei warmem Kakao und leckeren Weihnachtskeksen wollen wir die adventliche Stille im Schafstall genießen, es uns auf Strohhallen bequem machen und weihnachtlichen Geschichten lauschen. Vielleicht geben

uns die Schafe ja auch etwas von ihrem Stroh ab, damit wir einen Strohstern für den Tannenbaum zu Hause basteln können. Materialkosten 3 €

## Geburtstagsprogramm:

### Kindergeburtstag feiern in Natur und Umwelt auf dem ZSU-Gelände

Möchtet ihr einen außergewöhnlichen Kindergeburtstag feiern, der lehrreich ist und dabei noch Spaß macht? Mögen Ihre Kinder Tiere, möchten sie experimentieren, mikroskopieren oder im Teich keschern? Das schöne Gelände lädt zur Schatzsuche, einem Picknick oder Rasenspielen ein. Preis: 90 € für 2 Std., 110 € für 3 Std.; maximal 12 Kinder; Getränke und Speisen können mitgebracht werden; Anmeldungen bitte drei Wochen im Voraus.

### Flaschengärten bauen

Was haltet ihr von einem Garten im Glas? Wie kann eine Pflanze ohne Dünger und Wasser überleben? Was brauchen Pflanzen eigentlich zum Leben? Und wieso ist der Flaschengarten die pflegeleichteste Zimmerpflanze? Mit diesen Fragen möchten wir uns beschäftigen und bauen anschließend einen Flaschengarten für zu Hause. Bitte mitbringen: Zeitungspapier und einen Beutel, um den Flaschengarten vor der Kälte zu schützen. Ab 6 Jahren; Materialkosten: 2,50 € pro Glas.

### Vom Schaf zum Faden

Bestimmt hast du schon mal einen Wollpullover getragen, aber weißt du auch, wie er entsteht und wo die Wolle herkommt? Wir nehmen dich mit auf eine Reise, bei der du unsere Wollproduzenten auf der Weide besuchst und die verschiedenen Arbeitsschritte von der Rohwolle bis zum fertigen Pullover hautnah mitverfolgen kannst. Außerdem filzen

wir uns noch ein hübsches Armband! Ab 6 Jahren; Materialkosten: zwischen 1 und 2,50 € pro Person; wird nicht durchgängig angeboten.

### Experimente mit Wasser

Erlebe das faszinierende Phänomen „Wasser“. Welche Tiere leben im Süßwasser? Wie fühlt sich eigentlich ein Frosch an und warum können wir Heftzwecken auf der Wasseroberfläche schwimmen lassen? Ihr könnt ein Boot mit Seifenantrieb bestaunen und werdet schließlich selbst zu „Containerschiffbauern“. Ab 5 Jahren.

### Tiere im Teich

Habt ihr schon einmal einen Rückenschwimmer, Wasserskorpione und Libellenlarven beobachtet? Das könnt ihr bei uns machen, nachdem wir die kleinen Tiere aus unseren Teichen gekeschert haben. Ab 6 Jahren; ab Mitte März.

### Leben in der Nordsee

Sicher waren viele von euch schon mal am Meer. Aber habt ihr dort auch einen Seestern getroffen? Oder einen Hummer beim Fressen beobachtet? Neben diesen Tieren gibt es bei uns auch Axolotl, Schildkröten und viele mehr zu bewundern, welche wir in einem Rundgang durch unser Wasserlabor antreffen. Außerdem erfahrt ihr, was wir tun können, um ihren Lebensraum zu schützen. Ab 6 Jahren.

### Tiere zum Anfassen

Mögt ihr auch Meerschweinchen und Kaninchen, Schafe und Ziegen? Das sind längst nicht alle Tiere, denen wir einen Besuch abstatten, um sie und ihre Besonderheiten kennen zu lernen. Warum kauen Ziegen im Liegen? Wisst ihr, welches Raubtier bei uns zu Hause ist? Natürlich dürft ihr die Tiere ausgiebig streicheln, wenn diese es mögen. Ab 3 Jahren.

### Forschen mit der Maus

Bei diesem Programm geht es um das Erforschen von Lebensgewohnheiten, Eigenschaften und Lernfähigkeiten der Maus. Was wiegt eine Maus, wie weit kann sie innerhalb einer bestimmten Zeit laufen, wie schnell lernt sie und wie bewegt sie sich? All das soll mit lebenden Mäusen erfahren werden. Ab 6 Jahren.



### Bienenprogramm

Der FSH bietet eine Bienenveranstaltung für Schulklassen, eine Bienenveranstaltung im Rahmen des Geburtstagsprogrammes und einen Thementag zum Thema „Bienen kennen lernen und Honig probieren“ an.

**Dozentin: Elena Chmielewski.**

Termine nach Absprache.

**Weitere Informationen finden Sie unter: [www.fs-hamburg.org](http://www.fs-hamburg.org)**

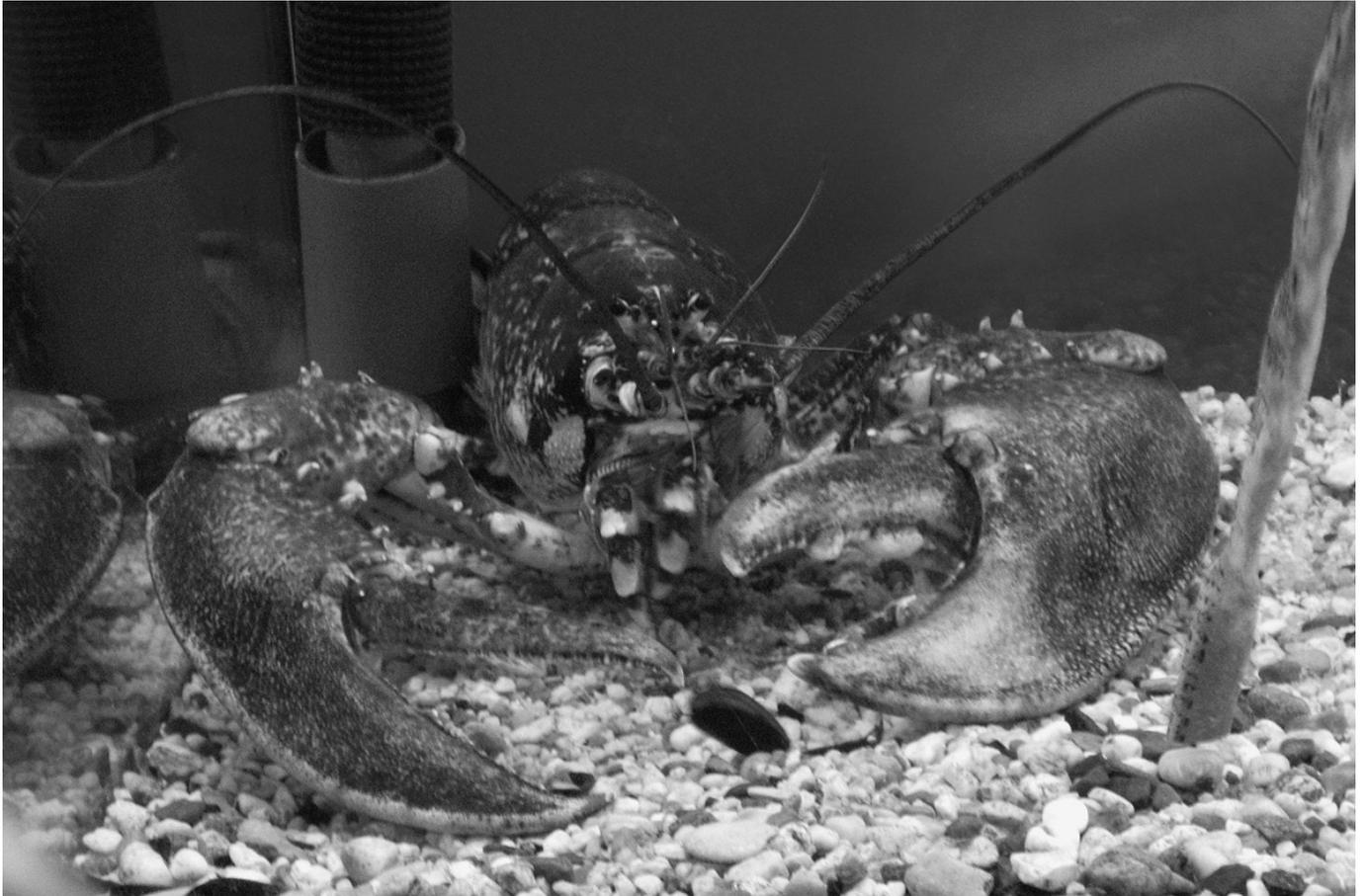


Abb. 1: ZSU-Hummer Erwin. Foto: ZSU

Sanja Österreich

**Freiwilliges Ökologisches Jahr im ZSU-Wasserlabor 2016/17:**

## Der doppelte Erwin

Seit Wochen warteten wir im Wasserlabor auf ein besonderes Ereignis. Es gab Anzeichen dafür, dass es bald so weit sein würde. Unser bester Muschelknacker hatte schon seit mehreren Wochen den Appetit verloren und hungerte in seinem großen Becken vor sich hin. Als ich am Morgen des 06.01.2017 in das Wasserlabor kam, ahnte ich noch nicht, was sich in den frühesten Morgenstunden in einem unserer großen Salzwasserbecken abgespielt hatte. Erst als ich zur Fütterung den Nordseeraum betrat, sah ich was geschehen war und konnte meinen Augen kaum trauen.

Unser Europäischer Hummer, genannt Erwin, hatte sich endlich gehäutet. Dadurch, dass er die Wochen vorher kaum Nahrung zu sich genommen hatte, konnte er sich durch die engsten Stellen seines alten Panzers zwängen und ihn verlassen.

Neben der zusammengedrückten Haut saß nun ein sehr zerbrechlich wirkender, 45 cm großer, in wunderschönstem Dunkelblau leuchtender Hummer. Seine vorher kräftigen Scheren waren nur noch schmale, etwas verbogene Zangen, denen man nicht zutraute, dass sie jemals wieder eine Muschel würden knacken können.



Abb. 2: Sanja Österreich mit Hummer Erwin. Foto: ZSU

Auch sein neuer Panzer war noch nicht wieder zu einer festen Schale gehärtet, so dass er Mühe hatte, sich überhaupt von der Stelle zu bewegen. Nur die leuchtend roten Fühler schwenkte er schon wieder munter durch das kühle Salzwasser. Es wird wohl noch ein paar Tage dauern, bis er sich von der Häutung erholt hat und wieder angriffslustig und aufgeweckt durch sein Becken fegt und genüsslich Miesmuscheln und Fisch verspeist. Den Panzer habe ich vorsichtig aus dem Becken genommen, damit er nicht zerbricht und getrocknet werden kann. Um in der richtigen Form zu bleiben, habe ich ihn mit Präpariernadeln und auf einer Styroporplatte fixiert. Wenn die Haut komplett durchgetrocknet ist, bleibt sie starr, und wir können sie dann für unsere Unterrichtsprogramme verwenden.

Als FÖJlerin im Zentrum für Schulbiologie und Umwelterziehung (ZSU) hatte ich das Glück, diesem erstaunlichen Naturphänomen zu begegnen. Das pas-

siert natürlich nicht alle Tage, dennoch ist die Arbeit im Wasserlabor des ZSUs sehr abwechslungsreich und spannend. Meine Aufgabe ist es, zusammen mit meiner Kollegin unsere Süß- und Salzwasserfische, unsere Schildkröten, Axolotl, Seeigel und Seesterne zu pflegen. Dazu gehören das Füttern der Tiere sowie das Reinigen der Aquarien und Filteranlagen. Zudem kümmere ich mich um das Auf- und Abbauen der Unterrichtsprogramme des Wasserlabors. So muss ich zum Beispiel Stationen aufbauen, die Unterrichtshefte und Materialien zusammensammeln und den Süßwasser- und Nordseeraum für die neugierigen Schüler vorbereiten. Aber nicht nur für die Schüler ist es spannend, Lebewesen aus dem Meer und dem Süßwasser zu begegnen, sie anfassen und beobachten zu dürfen, auch ich finde es klasse, nicht immer nur den typischen Haustieren zu begegnen. Wer kann schon von sich behaupten zu wissen, wie sich ein Hummerpanzer, eine Katzenhaihaut oder ein Axolotl anfühlt. Jeder FÖJler am ZSU bekommt ein neues, eigenes Projekt, an welchem er das Jahr über arbeitet. Meines ist es, ein Bestimmungsbuch für die Artenkartierung an unseren Teichen zu erstellen. Dazu schieße ich unzählige Fotos von allem, was dort in und um den Teich lebt und erstelle kleine Steckbriefe, die den Benutzern des Buches ein sicheres Bestimmen der Arten erleichtern sollen. Ich bekomme, dadurch dass ich alle Arten mit Hilfe von einem Duzend Bestimmungsbüchern selber bestimme, einen intensiven Einblick in unsere heimische Flora und Fauna. Es ist spannend, viele neue Arten kennen zu lernen und sein Auge für die Natur zu schulen. Erst durch dieses Projekt wurde mir bewusst, was für eine Artenvielfalt uns selbst in der Großstadt Hamburg umgibt.

Regina Marek

# Zwölf Särge und kein Toter

## Von Poltergeistern, Lottoglück und Anglerpech



Abb.: Zeitgut Verlag, Berlin

Mit dem neuen Buch „Zwölf Särge und kein Toter“ legt der Zeitgut Verlag einen Titel vor, in dem es kurios, ungewöhnlich und zum Teil auch unheimlich zugeht. Da ist von Schlossgepenstern die Rede, von nächtlichem Spuk und einem „Poltergeist in Süderstapel“. Ein heimlicher „Besuch in der Nonnenmühle“ und die Bekanntschaft mit der „Hexe von Ettenhausen“ sind zu erleben. Doch auch weniger Mysteriöses hält in Atem. So kann es durchaus einen Schock bedeuten, plötzlich einen einst geliebten Menschen vor sich zu sehen, bis der sich als Doppelgänger entpuppt.

Da fällt im Krieg mitten in der Nacht lautkrachend ein Hochzeitsbild von der Wand. Was mag dem Ehemann wohl in diesem Augenblick an der Front zustoßen sein? Eine junge Frau läuft nachts allein im Nebel durch Ruinen. Eine andere soll Tag für Tag die Pistole eines kranken russischen Offiziers bewachen.

Die Nachbarn eines Hamburger Fotografen wundern sich über 12 Särge, die sich rund um das Haus stapeln. Was mag da vor sich gehen?

Ein Schornsteinfegerlehrling ist hoch auf dem Dach vom Absturz bedroht, so dass er seiner Mutter einen Abschiedsbrief schreibt. Ein neuer Pfarrer auf dem Lande erzählt von seinen Seelennöten vor einer Beerdigung. Und ein anderer Pfarrer wird von einer durchreisenden Händlerin um 150 € „erleichtert“. Als Pfand bleibt ihm ein Messerkoffer zurück.

Ein junger Urlauber gerät in Italien „unter Verdacht“, als er um ein harmloses Gewürz bittet. Der erste Angelversuch eines Zehnjährigen wird zu einem Schlüsselerelebnis im wahrsten Sinne des Wortes. Das Erstaunlichste aber ist: Keine einzige der 37 Geschichten ist erfunden, alle sind tatsächlich passiert.

Ob in Kriegszeiten, Wirtschaftswunderjahren oder in heutiger Zeit – immer zeigt sich: Glück, Leid, Überraschungen sowieso, hängen oftmals von Zufällen ab. So handeln alle Geschichten dieses unterhaltsamen Buches von den oft wundersamen Kapriolen des Schicksals, in kleinen wie in lebenswichtigen Dingen. Denn was der Mensch plant, endet oft ganz anders als erwartet und gibt Anlass zum Schmunzeln oder Nachdenken. Und wie in allen Zeitgut-Bänden wird auch in diesem wie nebenher Zeitgeschichte vermittelt.

### Zwölf Särge und kein Toter

Wahre Geschichten zum Staunen und Schmunzeln. 1942–2013.

37 Geschichten, 192 Seiten, viele Abbildungen, Ortsregister. Klappenbroschur.

Zeitgut Verlag, Berlin.

Bestellungen unter: Tel. 030 70 20 93 14,  
ISBN: 978-3-86614-263-3, EURO 10,90

Regina Marek

## Buchvorstellung:

# 50 sagenhafte Naturdenkmale der Metropolregion Hamburg

Bücher und Natur sind die beiden großen Leidenschaften von Annette Huber aus Hamburg. Die gelernte Buchhändlerin, Anglistin und Germanistin arbeitet als Lese- und Literaturpädagogin. Zudem ist sie als Gartenpatin im Loki-Schmidt-Garten aktiv und unterstützt einen Permakulturgarten im Hamburger Volkspark. Nun hat sie ein neues Buch geschrieben. Die Autorin hat fünfzig der interessantesten Plätze in Hamburg und den benachbarten Teilen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens ausgewählt: Uralte Bäume und wandernde Felsen, Relikte von Eiszeiten und Sturmfluten, aber auch besondere Zeugnisse menschlicher Naturgestaltung. Lernen Sie Hamburgs ältesten Baum kennen und erfahren Sie, was das Walross Antje mit dem „Alten Schweden“ verbindet; wagen Sie sich durch das »Tor zur Unterwelt« und besuchen Sie eine Eiche, die Ehen stiftet. An viele dieser Naturdenkmale knüpfen sich uralte Sagen und Legenden; alle haben sie etwas zu erzählen! Zu jedem Denkmal gibt es praktische Informationen zur Erreichbarkeit verbunden mit den Google-Koordinaten.

So wird z. B. genau beschrieben, wo man die Schachbrettblumen in Maschen findet und fotografieren kann. Ebenso ist ein Besuch eines der ältesten Bäume Hamburgs, einer Eibe, in Hamburg-Neuland möglich. Die Eibe wächst am Neuländer Elbdeich. Das genaue Alter ist zwar umstritten (die Schätzungen liegen zwischen 500 und 1000 Jahren), aber wahrscheinlich stammt der Baum aus der Zeit der ersten Eindeichung im 12. Jahrhundert und ist damit ca. 800–850 Jahre alt. Schon im Jahr 1936 wurde die Eibe zu einem Naturdenkmal erklärt.

Das Lieblings-Naturdenkmal von Annette Huber ist die Bräutigamseiche im Dodauer Forst bei Eutin, Google-Koordinaten: 54.134697, 10.557559. Zu seinem Namen kam der Baum aufgrund einer Eheschließung unter seinen Ästen. Am 2. Juni 1891 trauten

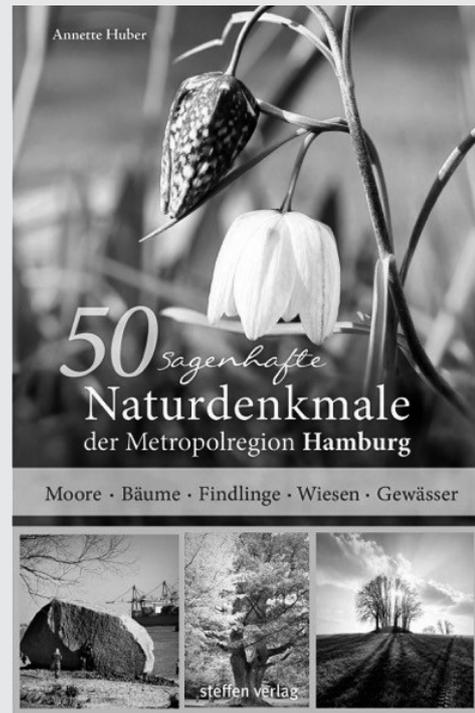


Abb.: Cover. Steffen Verlag

sich Fräulein Ohrt (Tochter des Dodauer Oberforstmeisters) und Herr Schütte-Felsche (Schokoladenfabrikant) unter dieser Eiche. Der Vater der Braut war zunächst gegen diese Verbindung und verbot den Kontakt, sodass die beiden Liebenden heimlich Liebesbriefe über ein Astloch dieses Baums austauschten. Nachdem der Förster einsehen musste, dass er gegen die Liebe machtlos war, gab er seinen Widerstand auf und ermöglichte so die Hochzeit unter dieser Eiche.

Schon 1927 bekam der Baum seine eigene offizielle Postadresse und ist bis heute bei einsamen Seelen beliebt. Bis zu 40 Briefe kommen täglich an und werden vom Eutiner Briefträger in das Astloch zugestellt. Der Postbote deponiert von Montag bis Samstag zwischen 12:00 und 15:00 Uhr die Briefe aus dem In- und Ausland in das am oberen Ende einer Leiter in drei Meter Höhe befindliche 30 cm große Astloch. Die Briefe enthalten die Wünsche und Hoffnungen der Briefschreiber. Das Postgeheimnis gilt an diesem öffentlichen Briefkasten nicht. Jeder, der mag, kann die vorliegenden Briefe lesen und/oder mitnehmen und beantworten. Sowohl Männer als auch Frauen lesen die Briefe.

Heiratswillige schreiben an diese Adresse, es sollen schon 100 Ehen gestiftet worden sein:

Bräutigamseiche, Dodauer Forst, 23701 Eutin

Steffen Verlag, 2016

ISBN: 978-3-95799-030-3,

Preis: 14,95 €

Robert F. G. Heinrich

# Blitzlicht einmal anders



Abb.: Blitz in einer Wolke. Foto: Wikimedia Commons, Oliver Steinke, CC-SA 3.0 unported

Ich hatte als Berufsfotograf häufig mit künstlichem Blitzlicht zu tun, in der Regel im Studio. Aber auch im Büro und in der Dunkelkammer, ja eigentlich in allen Räumen, waren wir mit Elektrik und Elektronik umgeben. Doch mit einem Donnerwetter hatten unsere Blitze nichts zu tun, das gab es höchstens mal vom Chef.

Und doch wurde ich eines Tages auch mit den Uргewalten der Natur konfrontiert. Noch heute empfinde ich alle Bemühungen zu schwach, das Erlebnis in all seiner akustischen und optischen Unheimlichkeit anderen zu beschreiben. Ich will es dennoch versuchen:

Ein Mitarbeiter kam für eine Besprechung zu mir ins Büro. Es war gegen 16 Uhr. Draußen wurde es dunkel und immer dunkler, weil ein Gewitter aufzog. Das Bürofenster hatten wir an diesem schwülen Sommertag weit geöffnet, bisher war nur eine leichte Brise in den Raum geweht. Jetzt aber zuckten mehr und mehr Blitze am Himmel, auch der Donner wurde immer lauter. Ein richtiges Unwetter kündigte sich an. Auch als sich das Gewitter offensichtlich direkt über uns befand, mittlerweile recht bedrohlich wurde und wohl auch in der Nähe schon seine Blitze herbeischleuderte, schlossen wir das Fenster nicht, denn die frische Luft tat in dem drückend heißen Büro gut. Mein Gesprächspartner und ich saßen uns am Schreibtisch gegenüber, von Zeit zu Zeit gleichzeitig bei einem dröhnenden Donnerschlag zusammenzuckend. Hatte es nicht eben irgendwo eingeschlagen?

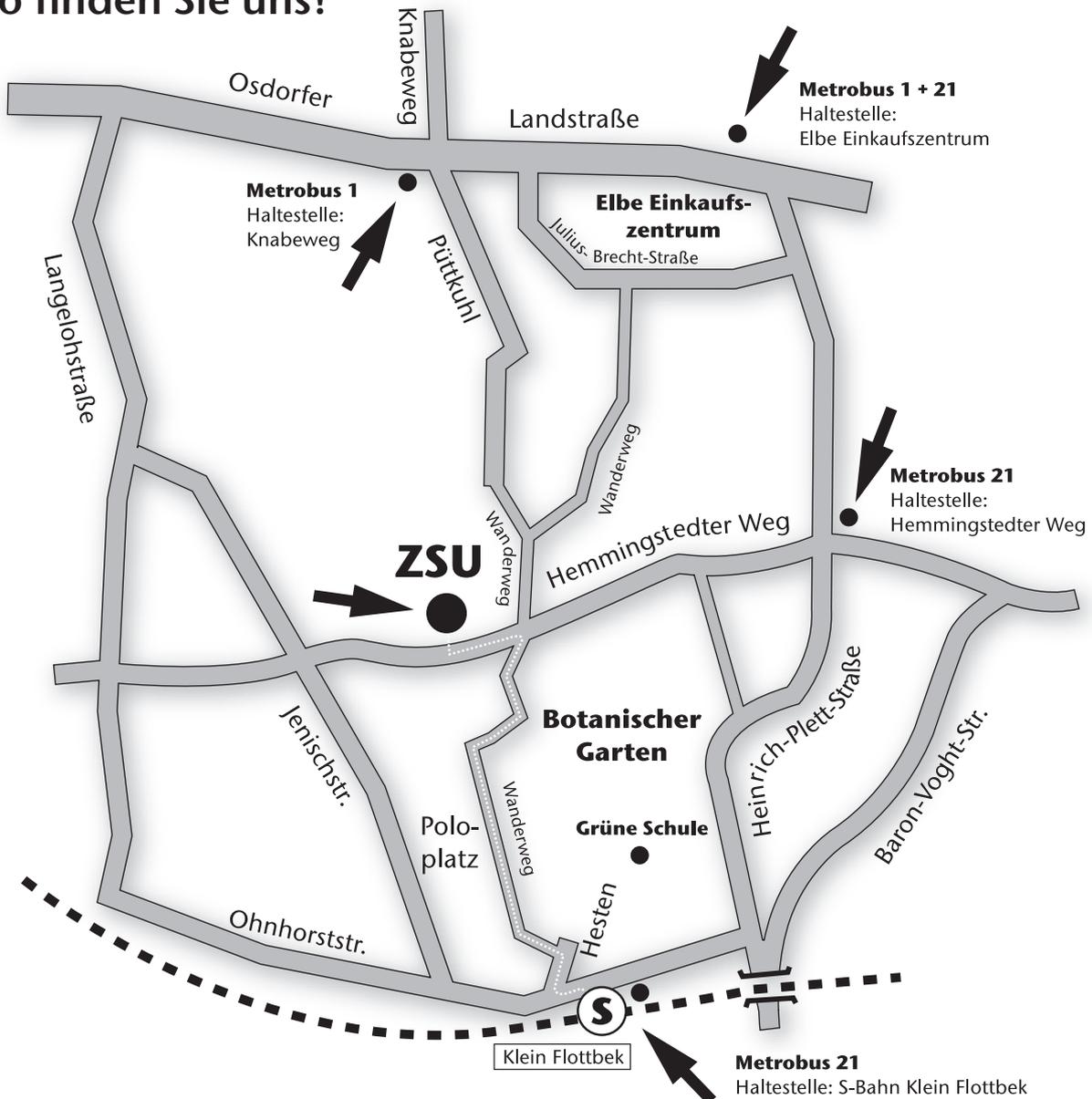
Noch ehe wir uns darüber richtig klar werden konnten, kam mit Uргewalt eine gleißend helle Kugel un-

definierbarer Größe lautlos in der Luft dahengerollt, durch das geöffnete Fenster herein, schwebte zwischen uns beiden wie einen Gang entlang und durchquerte das Zimmer bis in die Ecke, wo die elektrischen Anschlüsse für Telefon und Radio waren. Dort entlud sich die Erscheinung in Millisekunden mit einem noch nie gehörten Urknall in einem hochfrequenten Lichtblitz. Es roch nach Schwefel – und dann herrschte Totenstille um uns herum. Sichtbarer Schaden war im Büro nicht entstanden. Was war das gewesen?

Starr vor Schreck, zu keiner Äußerung fähig, sahen wir uns an. Mein Mitarbeiter verließ sprachlos das Büro. Ich blieb im Sessel sitzen und versuchte, das eben Erlebte zu begreifen. Mit dieser Art Blitzlicht hatte ich wahrlich nichts zu tun!

Es war ein Kugelblitz, und ich hoffe, solch ein Phänomen nicht noch einmal zu erleben. Denn wie wir später von kompetenter Seite erfuhren, hätte die Geschichte auch tödlich für uns beide ausgehen können. Unsere Rettung war die Schockstarre gewesen, die uns zwei erfasst hatte, als der Blitz seinen Weg zwischen uns hindurchnahm und verschwand.

## So finden Sie uns!



### Das **ZSU**, Hemmingstedter Weg 142, 22609 Hamburg

Sie erreichen uns mit der S1/S11 ab Altona in Richtung Wedel, Haltestelle Klein Flottbek/Botanischer Garten. Gehen Sie bitte an der Ohnhorststraße (rechter Ausgang) in Fahrtrichtung weiter und biegen Sie rechts ab in den Hesten. Von dort aus führt nach etwa 100 m ein kleiner befestigter Wanderweg (Holzschild: „Wanderweg zum Hemmingstedter Weg“) links ab direkt bis zum Hemmingstedter Weg. In diesen biegen Sie links ein und schon sehen Sie auf der rechten Seite die zweiistöckigen Gebäude des ZSU (Fußweg maximal 15 Minuten). Gehen Sie nicht die Asphaltstraße zwischen den Mammutbäumen – dies ist der Zugang zum Betriebshof des Botanischen Gartens.



Öffentliche Verkehrsmittel: S1, S11; Metrobus 1, 21  
Haltestelle: Klein Flottbek/Botanischer Garten  
Metrobus 1 – Haltestelle: Knabeweg  
Metrobus 21 – Haltestelle: Hemmingstedter Weg

### Die **Grüne Schule** im Botanischen Garten der Universität Hamburg, Hesten 10, 22609 Hamburg

Die Grüne Schule befindet sich auf dem Gelände des Botanischen Gartens Klein Flottbek, der Eingang unmittelbar gegenüber der S-Bahn Station Klein Flottbek/Botanischer Garten.

Öffentliche Verkehrsmittel:  
S1/S11; Metrobus 21 – Haltestelle: Klein Flottbek

### Die **Zooschule** bei Hagenbeck Lokstedter Grenzstr. 2, 22527 Hamburg

Die Zooschule befindet sich auf dem Gelände von Hagenbecks Tierpark – unmittelbar hinter dem neuen Haupteingang des Tierparks. Sie arbeitet in einer Public Private Partnership zusammen mit dem Tierpark Hagenbeck.

Öffentliche Verkehrsmittel: U2 Hagenbecks Tierpark

# Förderverein Schulbiologiezentrum Hamburg e. V. (FSH) Werden Sie jetzt Mitglied und helfen Sie mit!



## BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit werde ich Mitglied im Förderverein Schulbiologiezentrum Hamburg e.V. als ...

- Einzelperson ..... Jahresbeitrag 25.- €
- Förderndes Mitglied ..... Jahresbeitrag ..... €
- Bevollmächtigte/r der Schule, Institution,  
Firma, des Verbandes, Vereins: ..... Jahresbeitrag ..... €
- Schüler/in, Auszubildende/r,  
Student/in, Arbeitslose/r, Rentner/in ..... Jahresbeitrag 10.- €

### PERSÖNLICHE DATEN

Name: .....	Dienststelle: .....
Vorname: .....	.....
Straße: .....	.....
Ort: .....	Telefon (dienstlich): .....
Telefon (privat): .....	Behördenleitzahl: .....

- Ich überweise ich den Jahresbeitrag jeweils bis zum 31. Januar des Jahres auf das Vereinskonto.

Hamburg, den ..... Unterschrift: .....

**Vereinskonto: Sparda-Bank Hamburg**  
**IBAN: DE 532 069 0500 000 554 1492, BIC: GENODEF 1S11 (Hamburg)**  
**ZUWENDUNGEN AN DEN FSH SIND STEUERLICH ABSETZBAR**

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Förderverein Schulbiologiezentrum  
Hamburg e. V. (FSH)  
Hemmingstedter Weg 142,  
22609 Hamburg

Verantwortlich: Regina Marek (1. Vorsitzende)

Tel.: (040) 823142-0,

Fax: (040) 823142-22

Behördenpost: 145/5034

E-Mail: Regina.Marek@fs-hamburg.org

Internet: www.fs-hamburg.org

Bankverbindung: Sparda-Bank Hamburg,

IBAN: DE53206905000005541492,

BIC: GENODEF1S11 (Hamburg)

Redaktion und Autoren Lynx-Druck 02/2017:

Regina Marek (FSH);

### Weitere Autorinnen und Autoren:

Matthias Dehler, Fachreferent Verkehrserziehung  
BSB

Erika Flügge, LI Lehrerbibliothek

Jürgen Forkel-Schubert, Behörde für Umwelt und  
Energie (BUE)

Dr. Jan Gerlach, Berufliche Schule BS 18

Robert F. G. Heinrich

Dr. Andreas Huber, HVV Schulberatung

Kristina Kara, Umweltpädagogin

Anika Meeken, Verkehrsclub Deutschland, VCD

Stefanie Miczka, ADFC

Sanja Österreich, FÖJ

Sven Panzer, FÖJ

Prof. Dr. Stephan Rammler, Hochschule Braun-  
schweig

Victoria Sallmann, STS Walddörfer

Monika Schlottmann, Umweltpädagogin

Heike Spindeldreier, ZSU Schulgarten

Christine Stecker, Uni Hamburg

Finja Süphke, STS Walddörfer

Christoph Unland, HVV Schulberatung

Martin Wachowiak, HVV-Schulberatung

Maike Zill-Lilienthal, Koordination Familienpro-  
gramm

### Fotos und Grafiken:

ADFC Hamburg

Jürgen Forkel-Schubert

GemüseAckerdemie, Kristina Kara

HVV

Regina Marek

philip\_wood\_KIC

Pixabay: 4997826, Antranias, Cassandra Duval, Fol-  
ker Schnaebeler, Sh1ra

Markus Scholz

Schulweg-Trainer

Heike Spindeldreier

Christine Stecker

Steffen-Verlag

STS Walddörfer

VCD/F. Stolp

verlagshaus.de – GeraNova Bruckmann Verlagshaus  
GmbH

Wikimedia Commons: 4028mdk09, Böhringer Fried-  
rich, Frank Schwichtenberg, Man vyi, Oliver Steinke,  
Onderwijsgek, Roland zh, Sascha Kohlmann, Silar,  
Soumabrata Raoy, TheAmerikaner, YxdLe9Z4

Zeitgut Verlag, Berlin

Zeitlarn/Strasser

Maike Zill-Lilienthal

**Titelbild:** Wikimedia Commons, Soumabrata Raoy,  
CC-SA 2.5 generic

Layout: Margot Johanna Schwarz

**Auflage:** 1000 Stück, ein Exemplar wird kostenlos an  
alle Hamburger Schulen versandt. Bei Verwendung  
weiterer Exemplare wird um eine Spende gebeten.

### August 2017

Wir danken dem Hamburger Verkehrsverbund HVV  
für die Anzeigenschaltung.

Der Lynx 2/2017 wurde durch die Norddeutsche Stif-  
tung für Umwelt und Entwicklung (NUE) mit Mitteln  
der Bingo-Lotterie gefördert.



Gedruckt auf 100 % Altpapier.

# Die Blume des Jahres 2017 – Der Klatschmohn (Papaver rhoeas)



Klatschmohn und andere Ackerwildblumen. Foto: U. Steinhäuser – Loki Schmidt Stiftung



*Naturschutz mit Hand und Herz.*

**Loki Schmidt Stiftung**  
Steintorweg 8  
20099 Hamburg  
Tel.: 040 – 24859544

Die zwischen Getreidehalmen schimmernden roten Blüten des Klatschmohns scheinen uns ein äußerst vertrauter Sommerbegleiter zu sein. Doch eigentlich sind seine zarten Blüten auf Äckern gar nicht mehr so häufig zu sehen. Die intensive Landwirtschaft lässt ihnen keinen Raum mehr und so verschwinden viele Ackerwildblumen wie der Klatschmohn allmählich aus seinem Lebensraum. Mit der Wahl zur Blume des Jahres 2017 möchte die Loki Schmidt Stiftung auf den Verlust und die Gefährdung von Ackerwildpflanzen und ihrer Bestäuber aufmerksam machen und sich für die Förderung der Biodiversität im Landbau einsetzen.

**Ihre Spende gibt der Natur eine Zukunft! Bitte spenden Sie für das Projekt „Blume des Jahres“ oder bestellen Sie eine Samenpostkarte des Klatschmohns bei uns.**