

Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens

Dr. Walter Funk

**Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg**

Vortrag GDV-Symposium 2007
„Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“
am 24. und 25. September 2007 in Berlin

Gliederung

- Begriffsdefinitionen und theoretischer Hintergrund
- Sozialer Wandel und Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr
- Wandel der kindlichen Lebenswelt:
 - „Institutionalisierung“
 - „Verhäuslichung“
 - „Verinselung“
 - „Mediatisierung“
- Verkehrsbeteiligungen von
 - Babys und Kleinkindern
 - Kindern und Jugendlichen
- Resümee

Begriffsdefinitionen I

- **Mobilität / Verkehrsverhalten** (synonym verwendet)

(Räumliche) Mobilität: Die sichtbar in Erscheinung tretende (Fort-)Bewegung eines Individuums zwischen definierten Einheiten eines räumlichen Systems;

Individuelle raum-zeitliche Fortbewegungen werden – unabhängig von der gewählten Fortbewegungsart – zum Verkehrsverhalten, wenn sie im *öffentlichen Raum* stattfinden. Dabei umfasst dieses Verhalten sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Verkehrsteilnahme.

Begriffsdefinitionen II

- **Kinder**

Pragmatisch, Definition des Statistischen Bundesamtes aus der Verkehrsunfallstatistik: Altersbegrenzung von bis zu 14 Jahren;

- **Jugendliche**

Heranwachsende im Alter von 15 bis 17 Jahren;

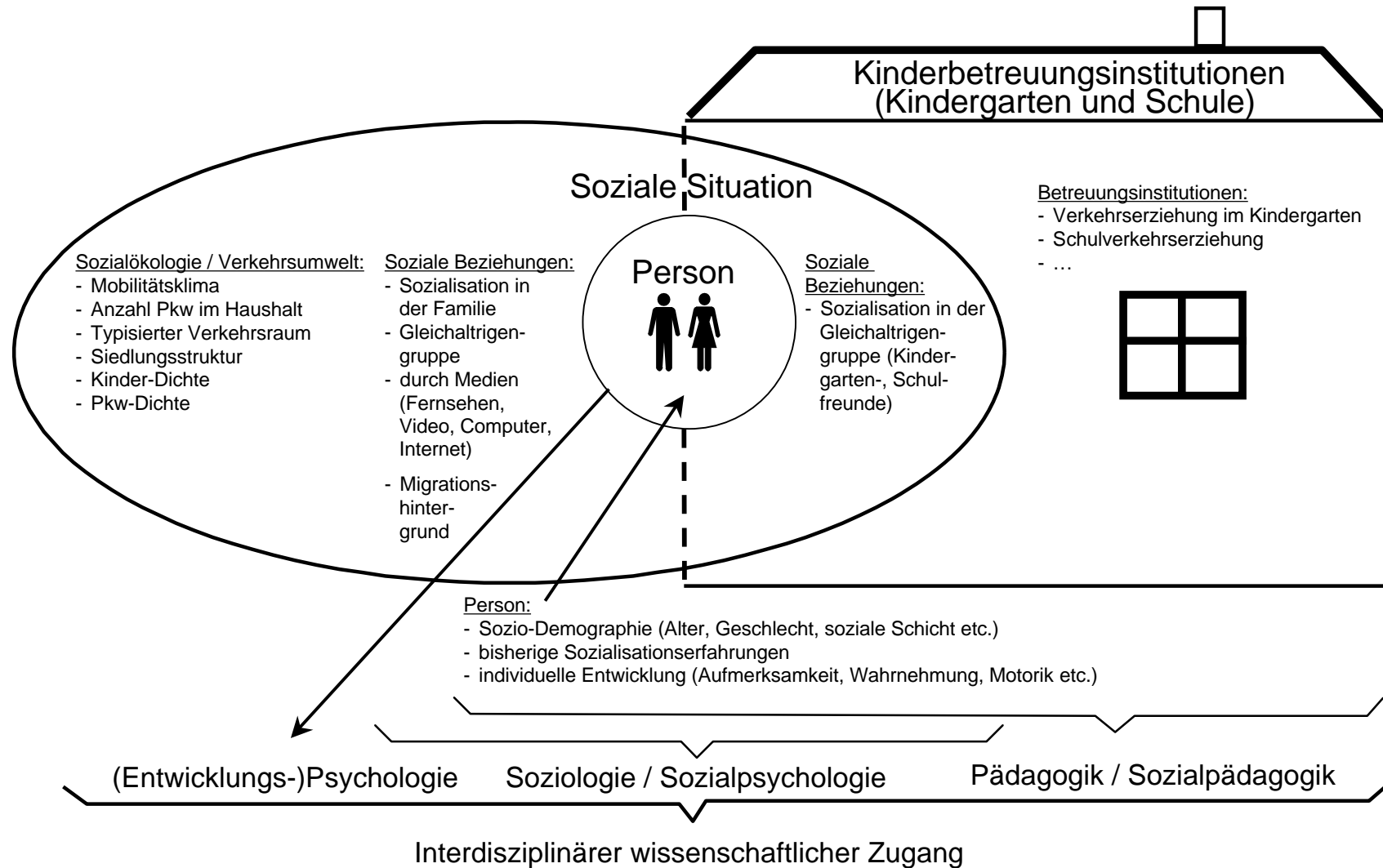
Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen

- erfolgen meist zielgerichtet;
- bestimmter Zweck wird verfolgt;
 - ➔ Mobilität von Kindern und Jugendlichen darf nicht losgelöst von deren Lebenswelt betrachtet werden.

Veränderungen der Verkehrsbeteiligung verweisen auf Änderungen in

- **strukturellen Zwängen**
(z.B. Anforderungen schulischer oder beruflicher Art, Zeit-, Orts-, Verkehrsmittel-Vorgaben durch die Eltern, ...) und
- **individuellen Opportunitäten oder Einstellungen**
(z.B. altersspezifische Vorlieben für bestimmte Verkehrsmittel, Treffpunkte (Ziele), Begleitpersonen oder Mobilitätszeiten);

Strukturell-individualistische Perspektive



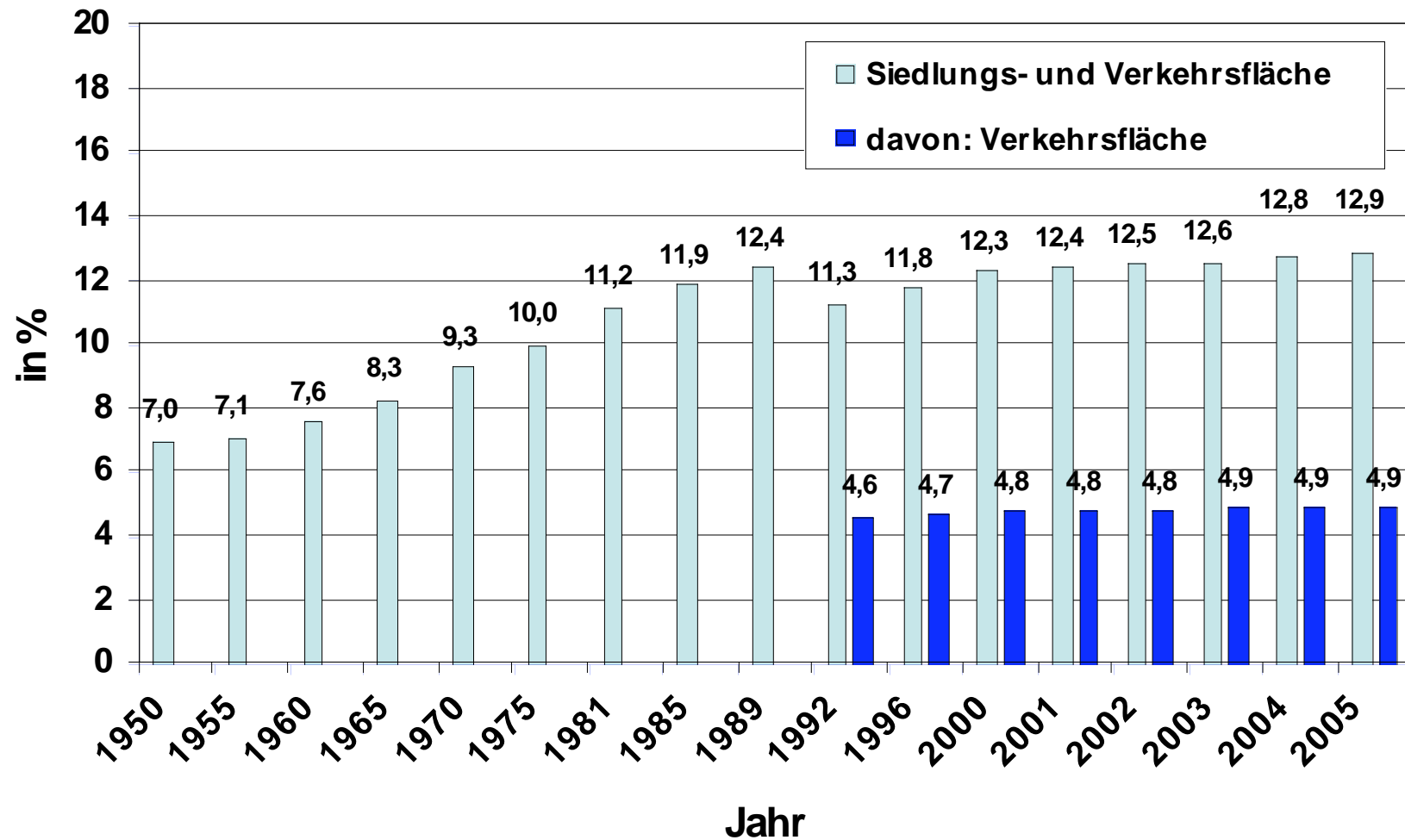
Kritische Lebensereignisse im Kontext der Familie

- Scheidung der Eltern,
- Leben in einer Ein-Eltern-Familie,
- Berufstätigkeit der allein erziehenden Mutter bzw. beider zusammenlebender Elternteile in Zusammenhang mit häufig noch nicht verlässlichen Kinderbetreuungsmöglichkeiten,
- Aufwachsen als Einzelkind,
- wirtschaftliche Krisenlagen (Arbeitslosigkeit und Armut in der Familie);

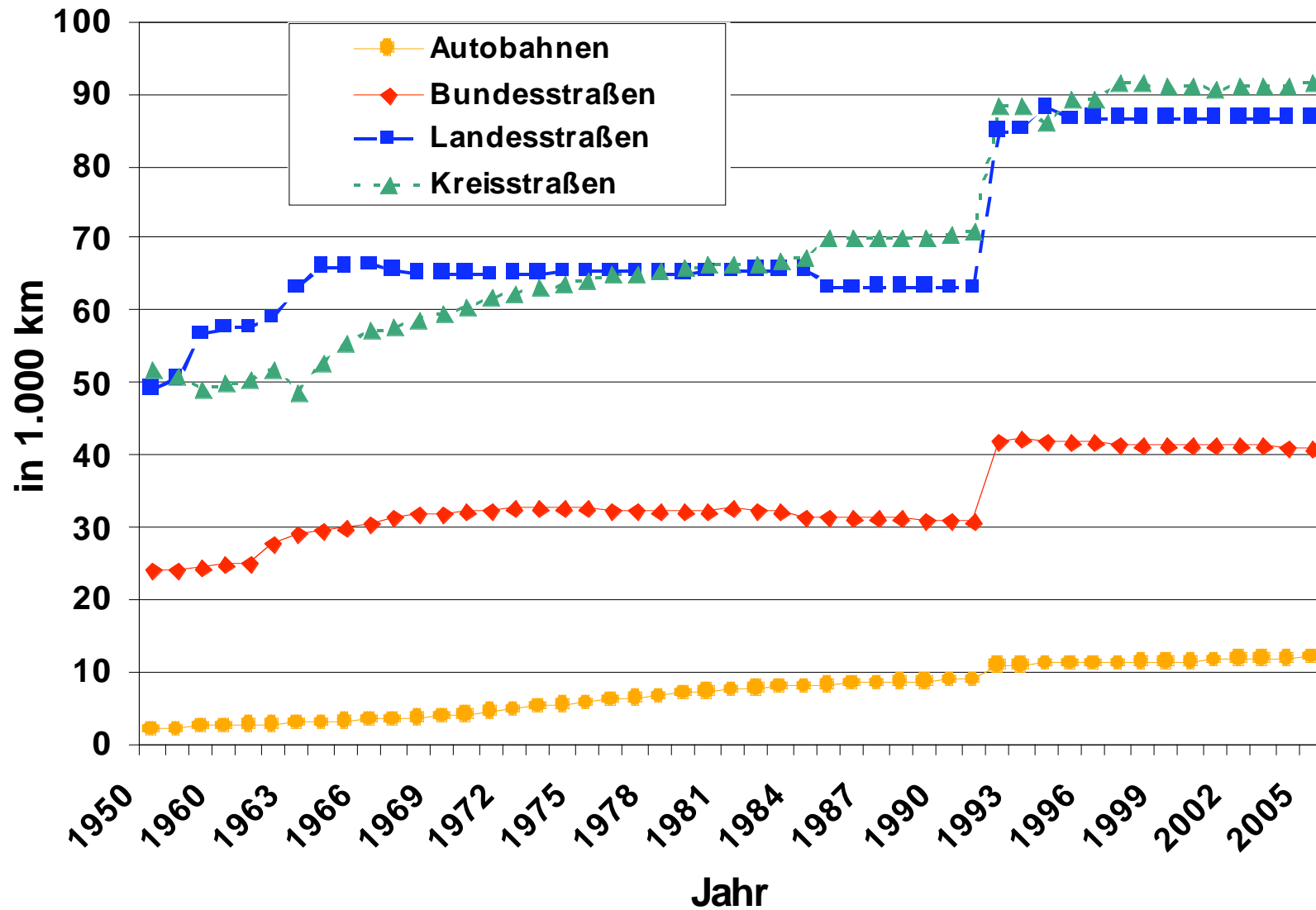
Charakteristika des sozialen Wandels

- Funktionalisierung und Spezialisierung der räumlichen Umwelt vor allem in den Städten
 - zunehmende Motorisierung und Abhängigkeit von Verkehrsnetzen
- ➔ Kinder tun sich heute oft schwer, geeignete Erlebnis- und Entfaltungsräume zum spontanen, ungeplanten und nicht von Erwachsenen didaktisch oder organisatorisch unterstützten Spiel zu finden (vgl. HURRELMANN 1998: 246f);

Entwicklung: Siedlungs- und Verkehrsfläche

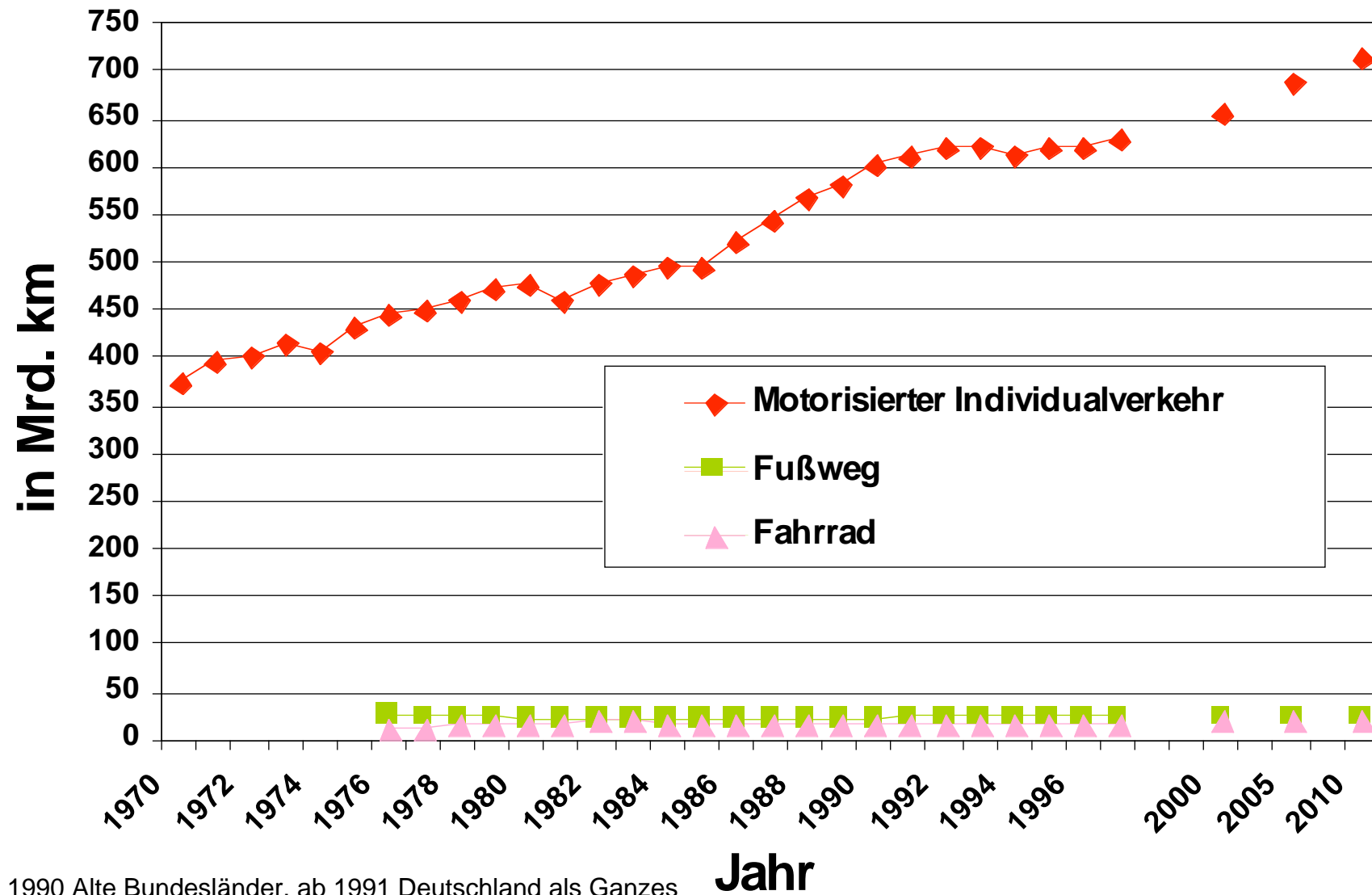


Entwicklung: Außerörtliche Straßenlänge



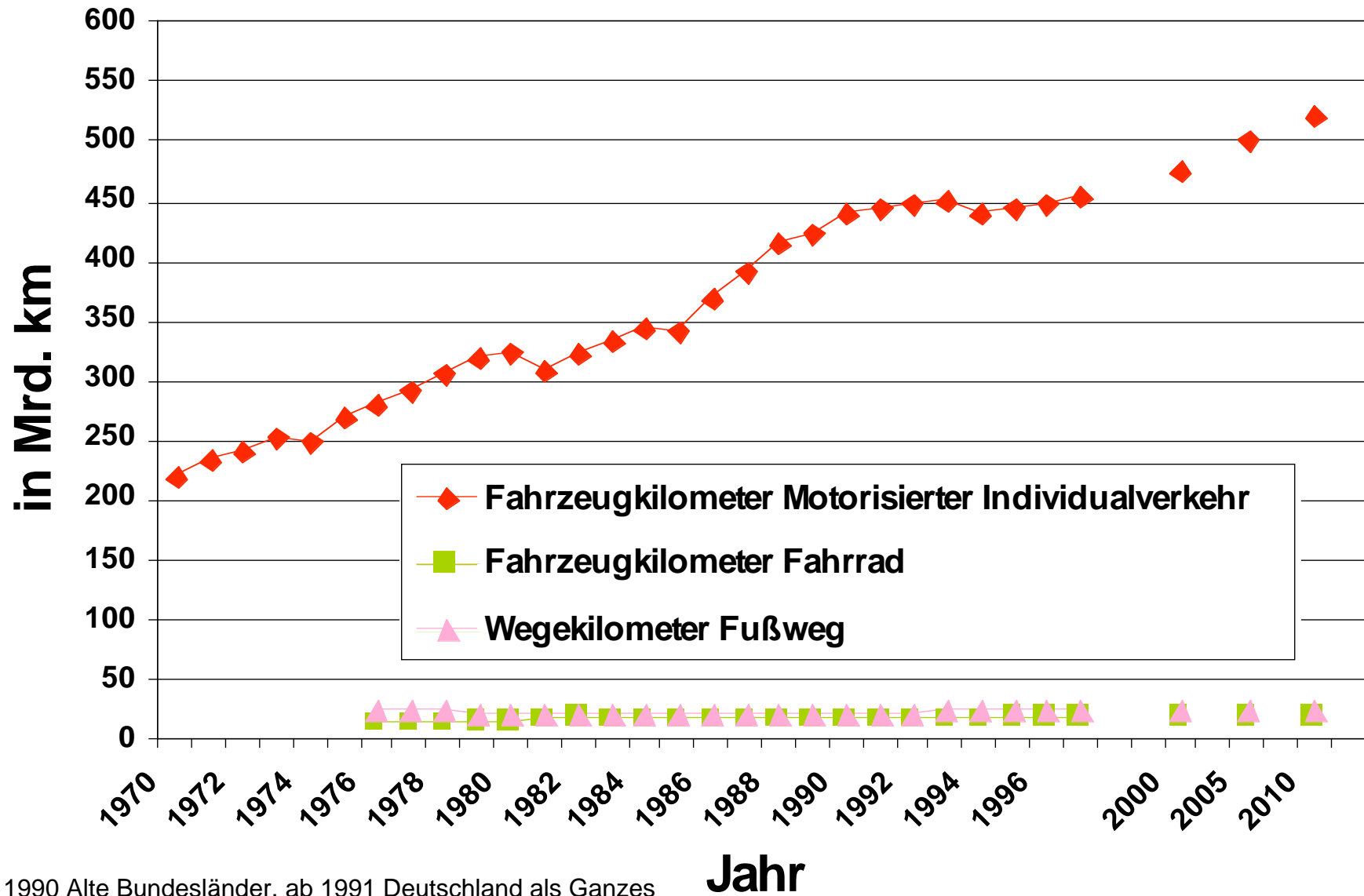
Bis 1991 alte Bundesländer, ab 1992 Deutschland als Ganzes

Entwicklung: Personenkilometer



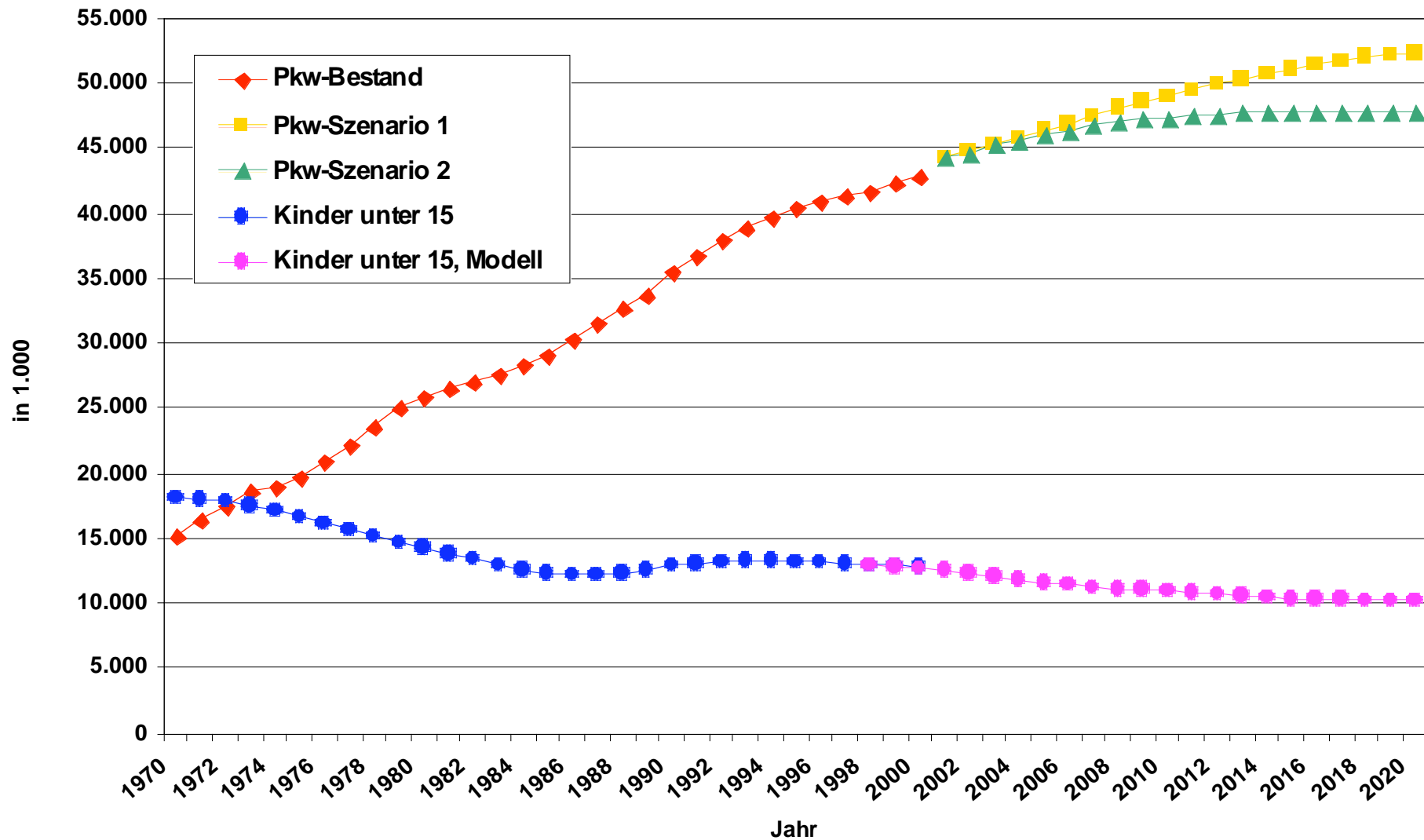
Bis 1990 Alte Bundesländer, ab 1991 Deutschland als Ganzes

Entwicklung: Fahrzeug- / Wegekilometer im Personenverkehr



Bis 1990 Alte Bundesländer, ab 1991 Deutschland als Ganzes

Entwicklung: Anzahl Kinder und Anzahl Pkw



Zukunftschancen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

- **Einerseits:**

- Weitere Öffnung der „Schere“ bei quantitativer Entwicklung der Kinder und des Pkw-Bestandes;
- Weitere Steigerungen in den zurückgelegten Personen- und Fahrzeugkilometern;
- **Skepsis** hinsichtlich zukünftiger erfolgreicher Durchsetzung von Verkehrssicherheitsinteressen von immer weniger Kindern;

- **Andererseits:**

Zukünftig nicht nur weiter steigende Wertschätzung der Mobilität, sondern auch höhere Wertschätzung von Kindern, denn: „**Ein knappes Gut ist eben ein wertvolles Gut**“ (SCHLAG 2001: 4).

Zunahme des Straßenverkehrs

Negative Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern:

- Städte: funktionale Ausdifferenzierung des Raumes, „... Durchsetzung autogerechter Siedlungsstrukturen“ (WEEBER et al. 1995: 11);
- Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum, Verringerung ihres Bewegungsfreiraumes;
- zunehmend fehlende Freiräume und vom Straßenverkehr ausgehende Unfallgefahr verringern Aufenthalt im Freien;
- Benachteiligung der gesunden motorischen und psychosozialen Entwicklung von Kindern und Einschränkung ihres Lebens-, Bewegungs- und Erfahrungsraumes;

These der „Verhäuslichung der Kindheit“

Verlagerung kindlicher Aktivitäten sowohl in Innenräume (Schule, Kinderzimmer, Vereinsheim etc.), als auch in durch Bebauung oder Bepflanzung zum sonstigen öffentlichen Raum hin abgegrenzte Außenräume (z.B. einen Spielplatz);

These der „Verinselung kindlicher Lebensräume“

„In Stadtlandschaften und auch im ländlichen Raum liegen viele Orte, die von Kindern benutzt werden können, wie Inseln verstreut. Die Zwischenräume gehören den Tätigkeiten Erwachsener, sie sind für Kinder mehr oder weniger uninteressant, gefährlich, unzugänglich, oft auch unbekannt“ (ZEIHER, ZEIHER 1994: 26).

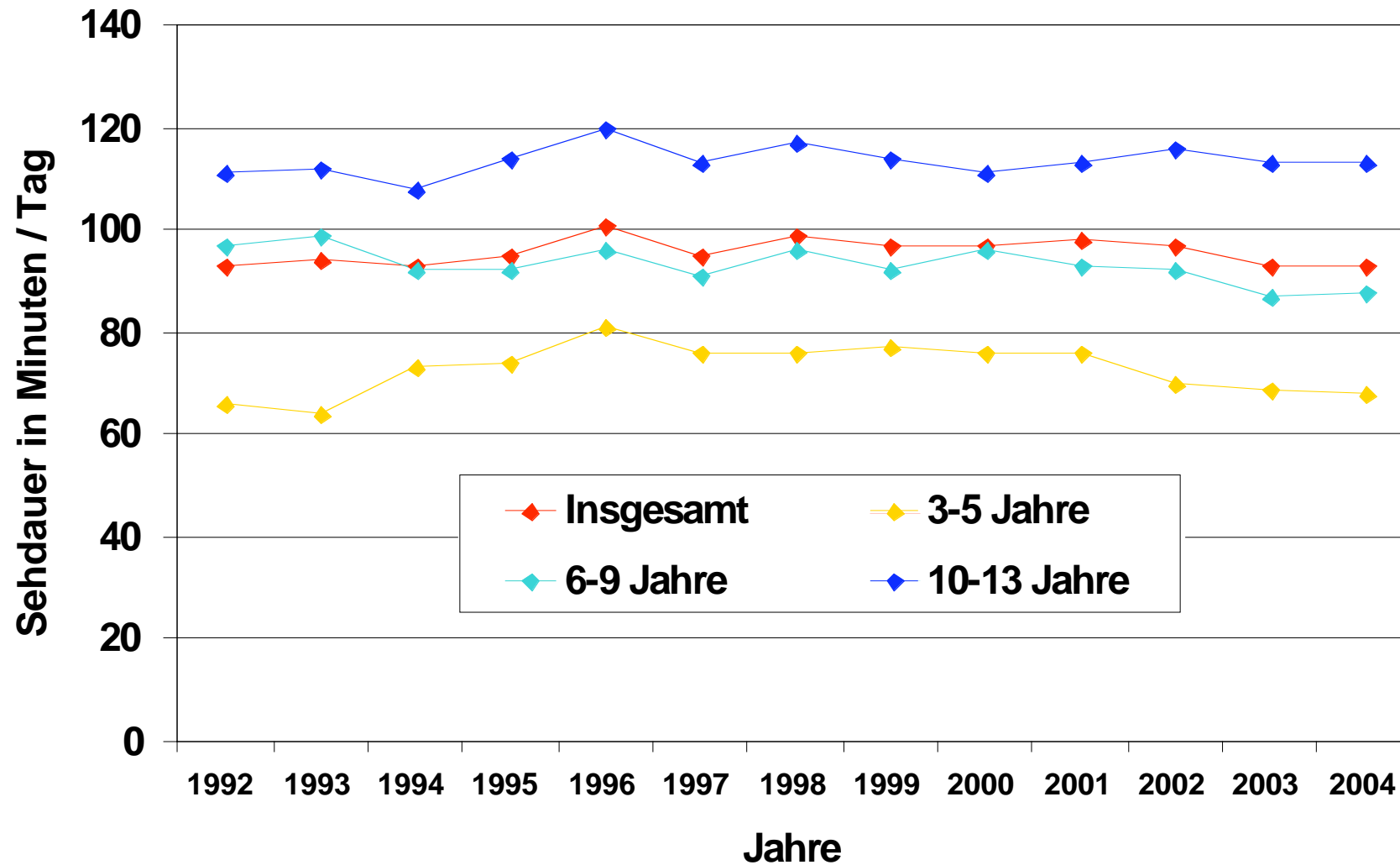
→ vielfältige Begleit- oder Chauffeurdienste von Erwachsenen, meistens Müttern („Eltern-“ oder „Mutti-Taxi“);

Beziehung Kinder und Ausmaß des Autoverkehrs

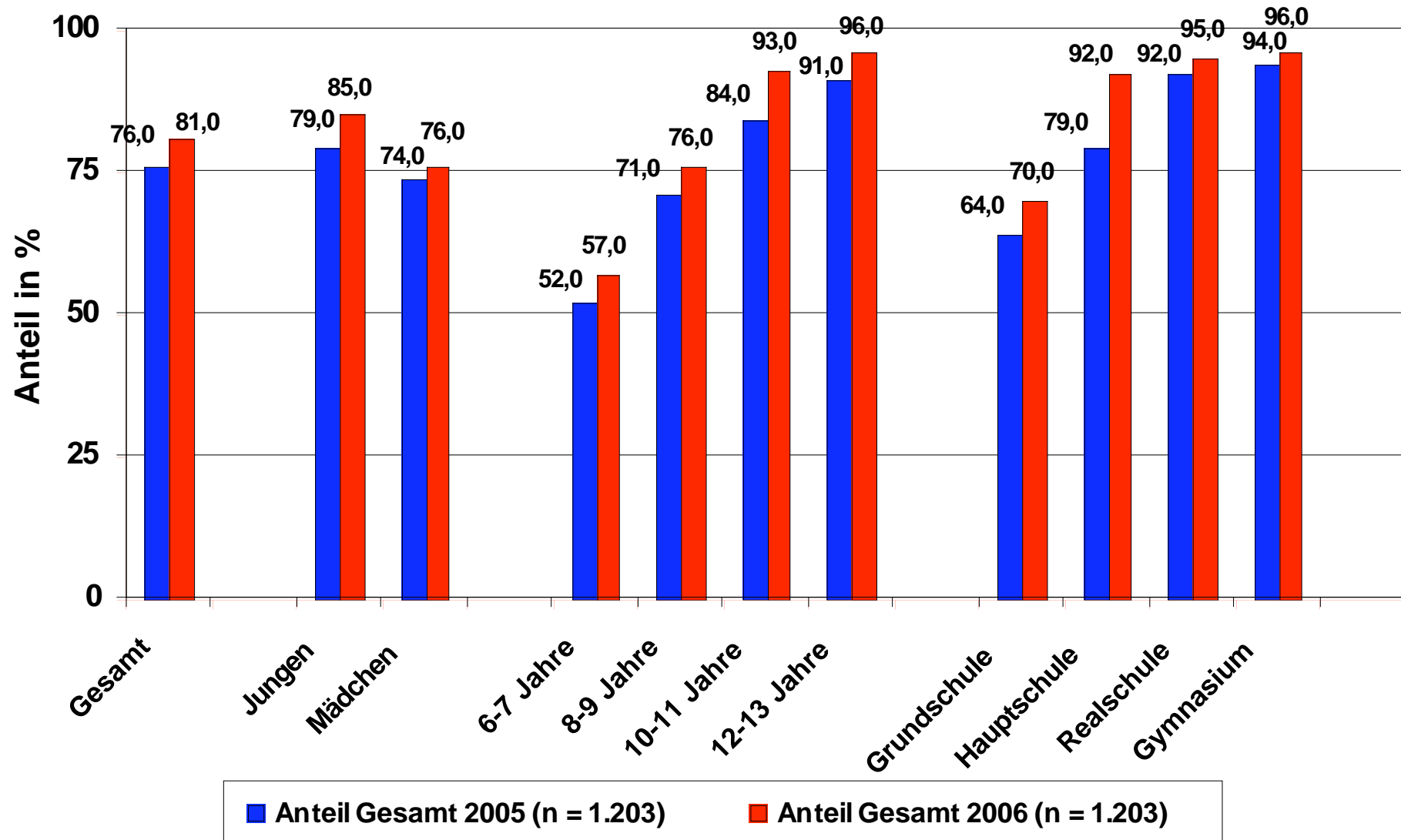
= durchaus ambivalent:

- Kinder werden einerseits durch den motorisierten Verkehr in ihrem Bewegungsdrang eingeschränkt und auf vermeintlich sichere „Inseln“, wie Spiel-, Bolz- oder Sportplätze, verwiesen (vgl. z.B. LIMBOURG 1999);
- Andererseits induzieren Kinder jedoch auch Verkehr: Höchster Ausstattungsgrad an Pkw im Haushaltstyp „(Ehe-) Paare mit 2 Kindern“; 2005: 97,0 % dieser Haushalte sind mit mindestens einem Pkw ausgestattet;

Entwicklung der Fernsehnutzung bei Kindern 1992 - 2005

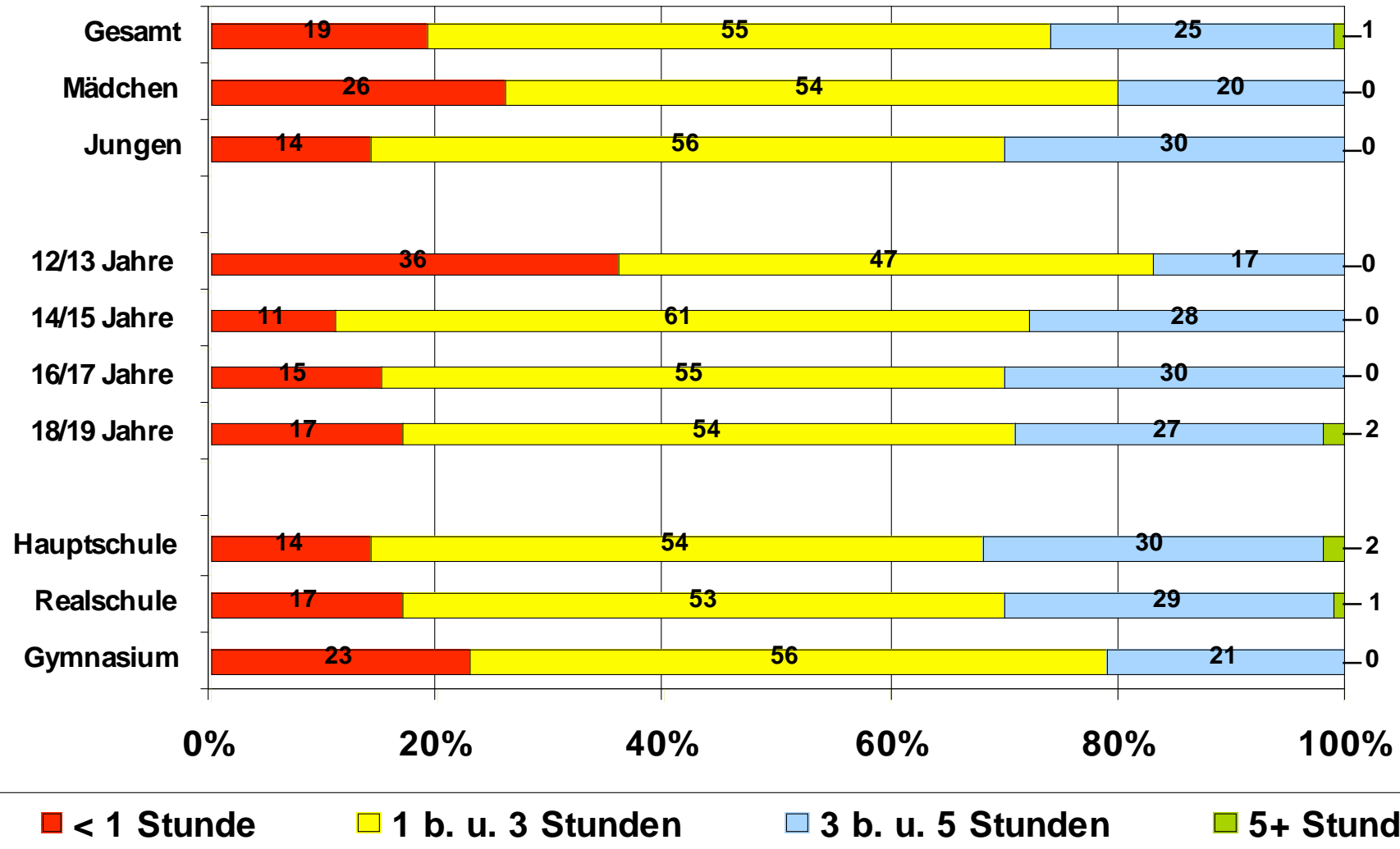


Kinder und Computernutzung 2005 / 2006



Computer-Nutzung bei Schülern 2006

- Montag bis Freitag -



Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Untersuchungen im Auftrag der
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):

- 1975 / 76 (vgl. SCHULTE 1976)
- 1984 (vgl. WITTENBERG et al. 1987)
- 1998 / 99 (vgl. FUNK, FASSMANN 2002)

Verkehrsbeteiligungen von Babys und Kleinkindern

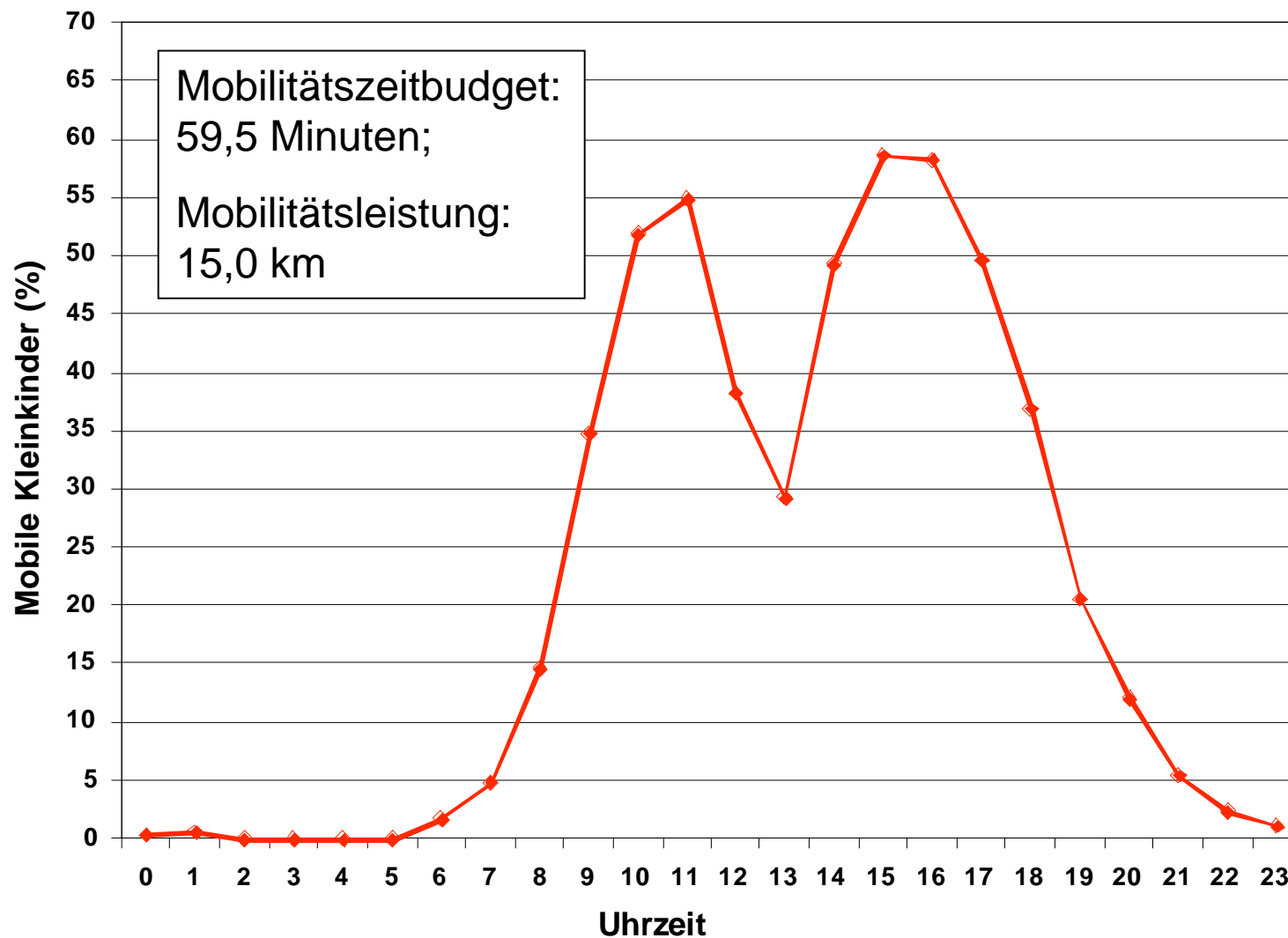
„**begleitete Mobilität**“ (FLADE 1995: 29):

Kinder sind zusammen mit Begleitpersonen als „soziale Vermittler“ (FUHRER, QUAISER-POHL 1999: 100) unterwegs;

➔ viele nicht kindspezifischen Ziele: „**begleitende Mobilität**“ der Babys und Kleinkinder;

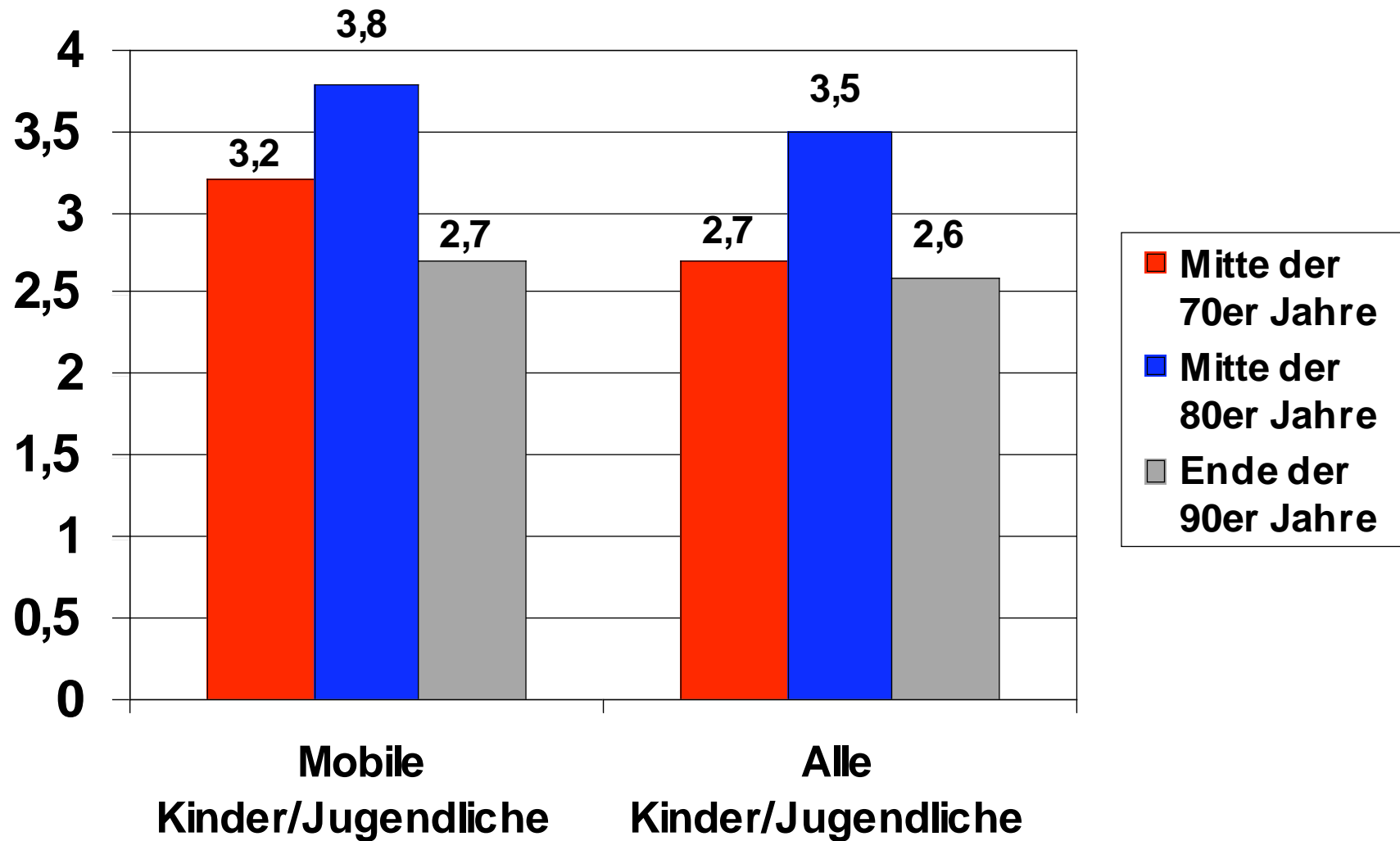
- 95% der Nennungen:
Mütter = häufigste Begleitperson der Babys / Kleinkinder;
- 83,8% der Nennungen:
Väter = zweithäufigste Begleitperson;

Mobilität von Babys und Kleinkindern im Tagesverlauf

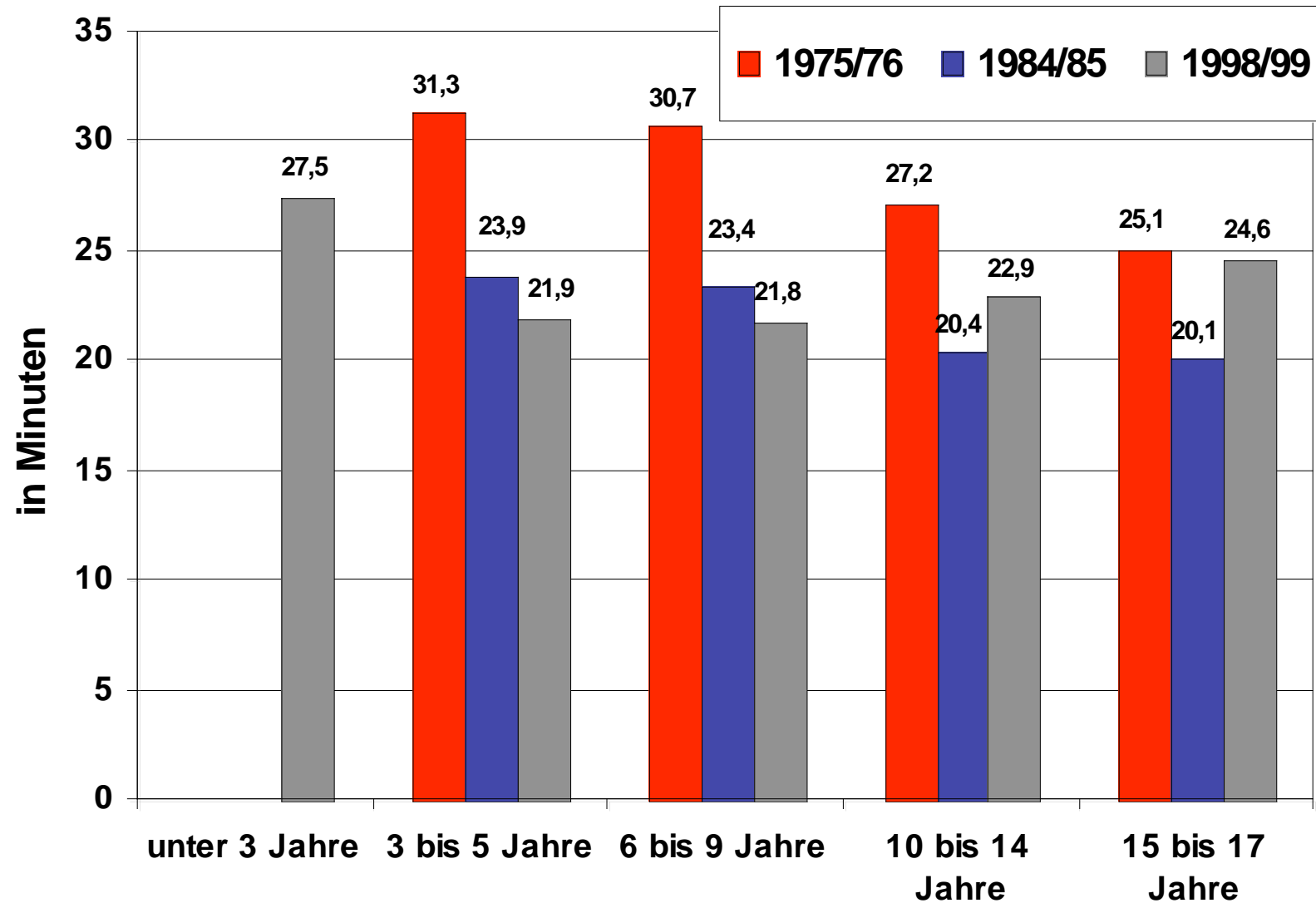


Quelle: Datensatz des Projektes FE 82.069/1995

Durchschnittliche Anzahl Verkehrsbeteiligungen pro Tag

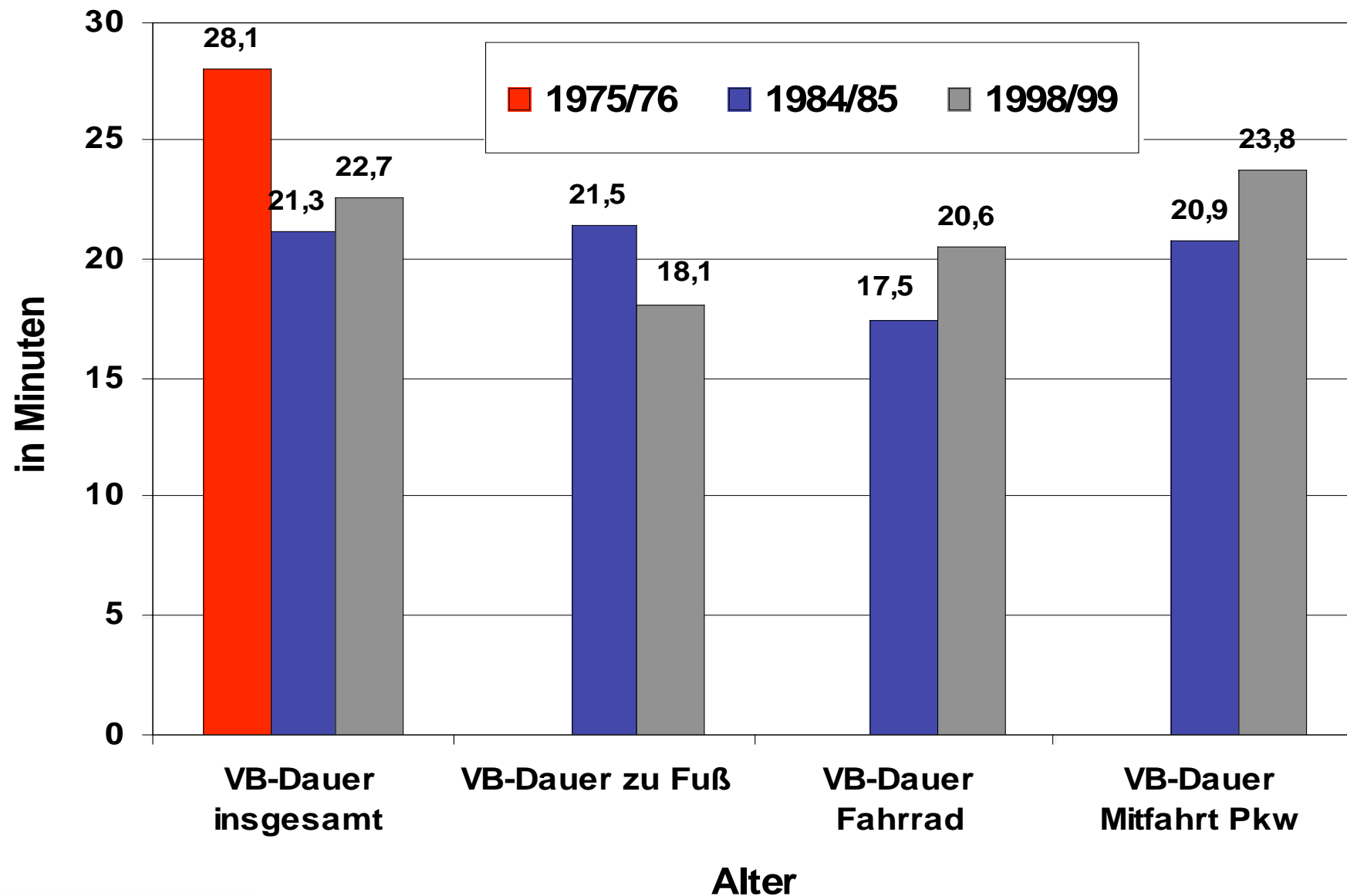


Verkehrsbeteiligungsdauer nach dem Alter



Alter der Kinder und Jugendlichen

Verkehrsbeteiligungsdauer nach Verkehrsmitteln



VB-Dauern und zurückgelegte Entfernung pro Tag

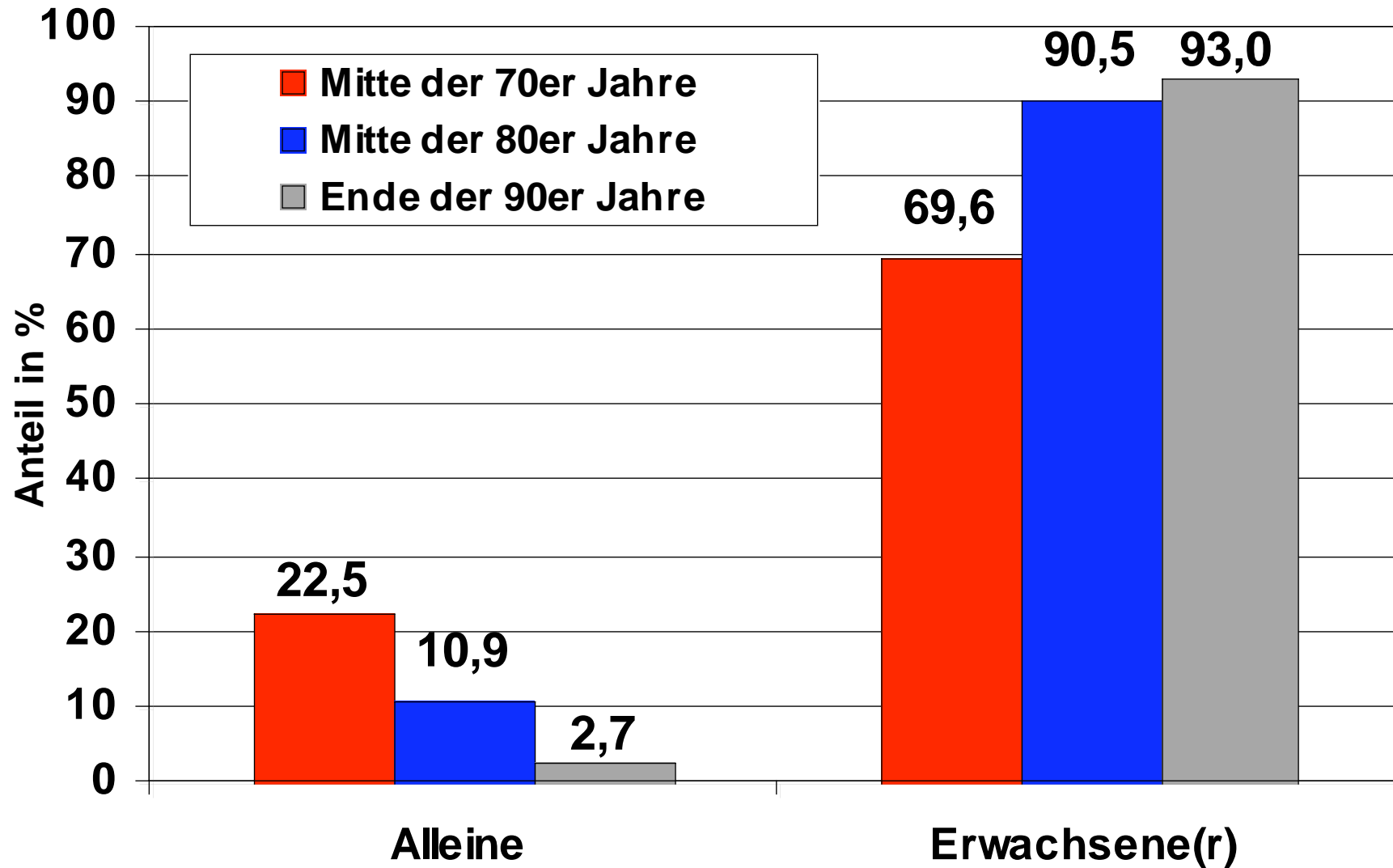
Durchschnittliche Dauer aller Verkehrsbeteiligungen pro Tag:

- Alle unter 18-Jährige: 58 Minuten,
- 3- bis 5-Jährige: 54 Minuten,
- 6- bis 9-Jährige: 55 Minuten,
- 10- bis 14-Jährige: 61 Minuten und
- 15- bis 17-Jährige: 66 Minuten;

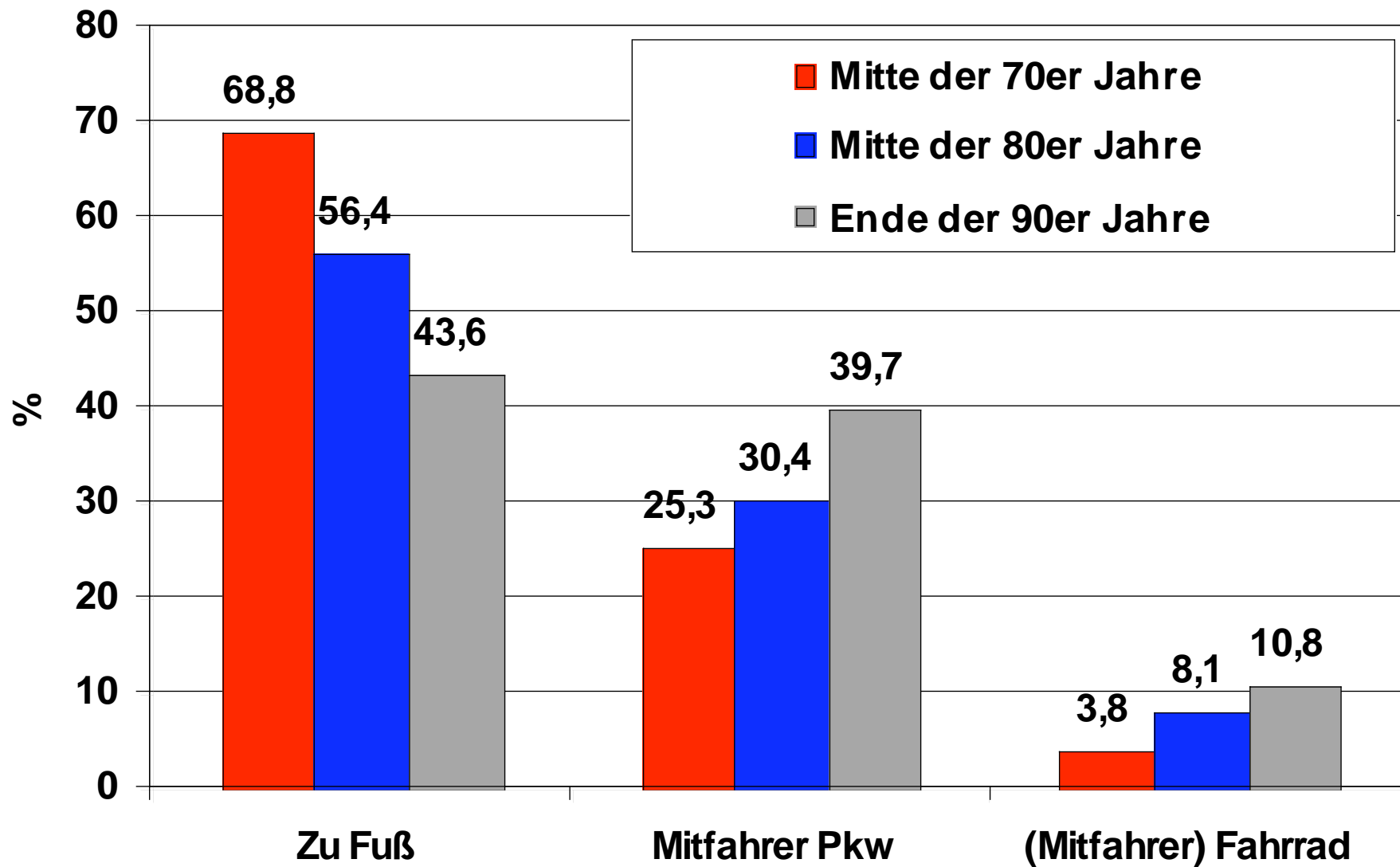
Durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung:

- Alle unter 18-Jährige: ca. 17,8 km,
- 3- bis 5-Jährige: ca. 15,9 km,
- 6- bis 9-Jährige: ca. 16,1 km,
- 10- bis 14-Jährige: ca. 18,9 km und
- 15- bis 17-Jährige: ca. 21,0 km;

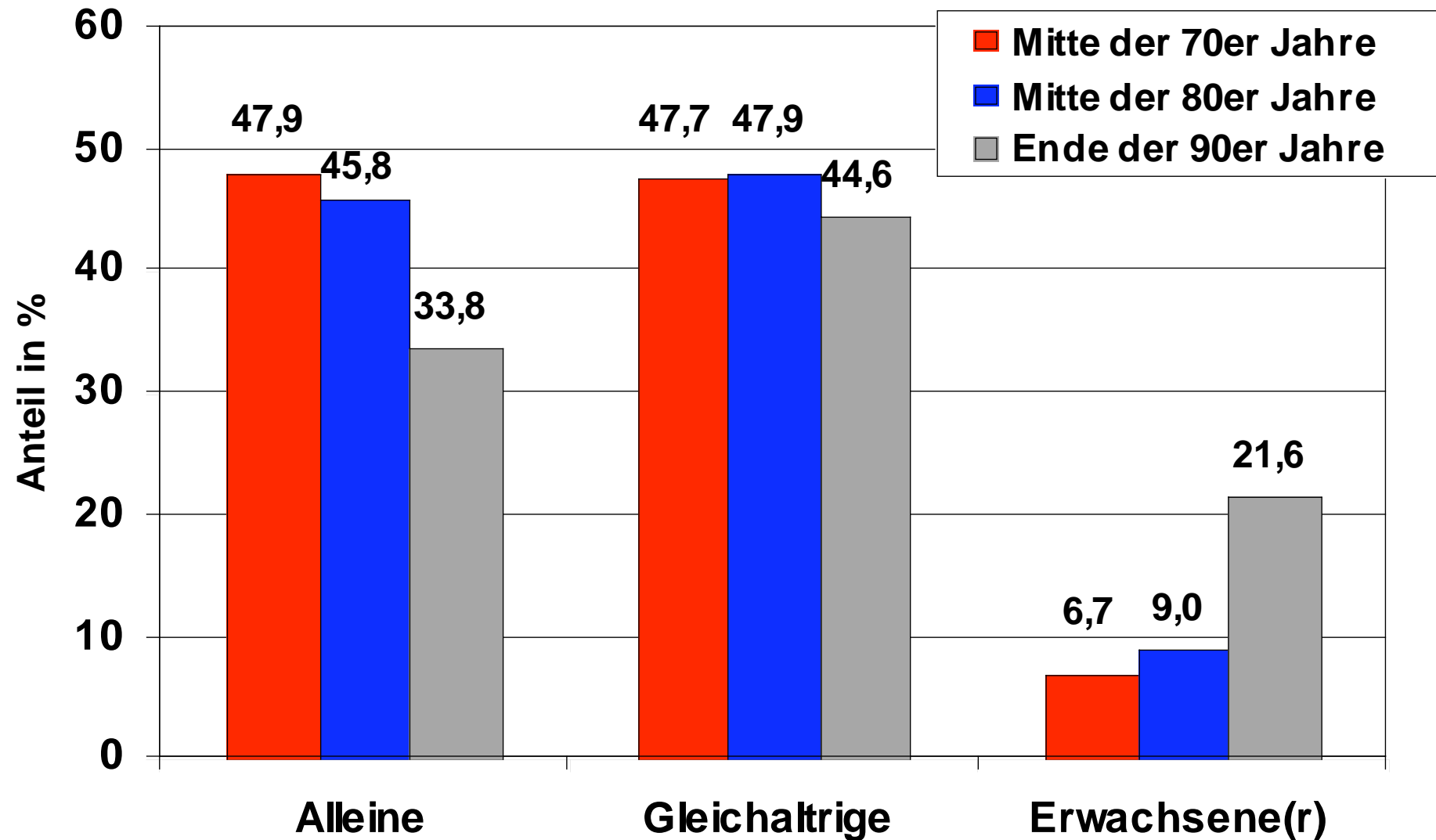
„Häufigste“ Begleitung auf dem Kindergartenhinweg



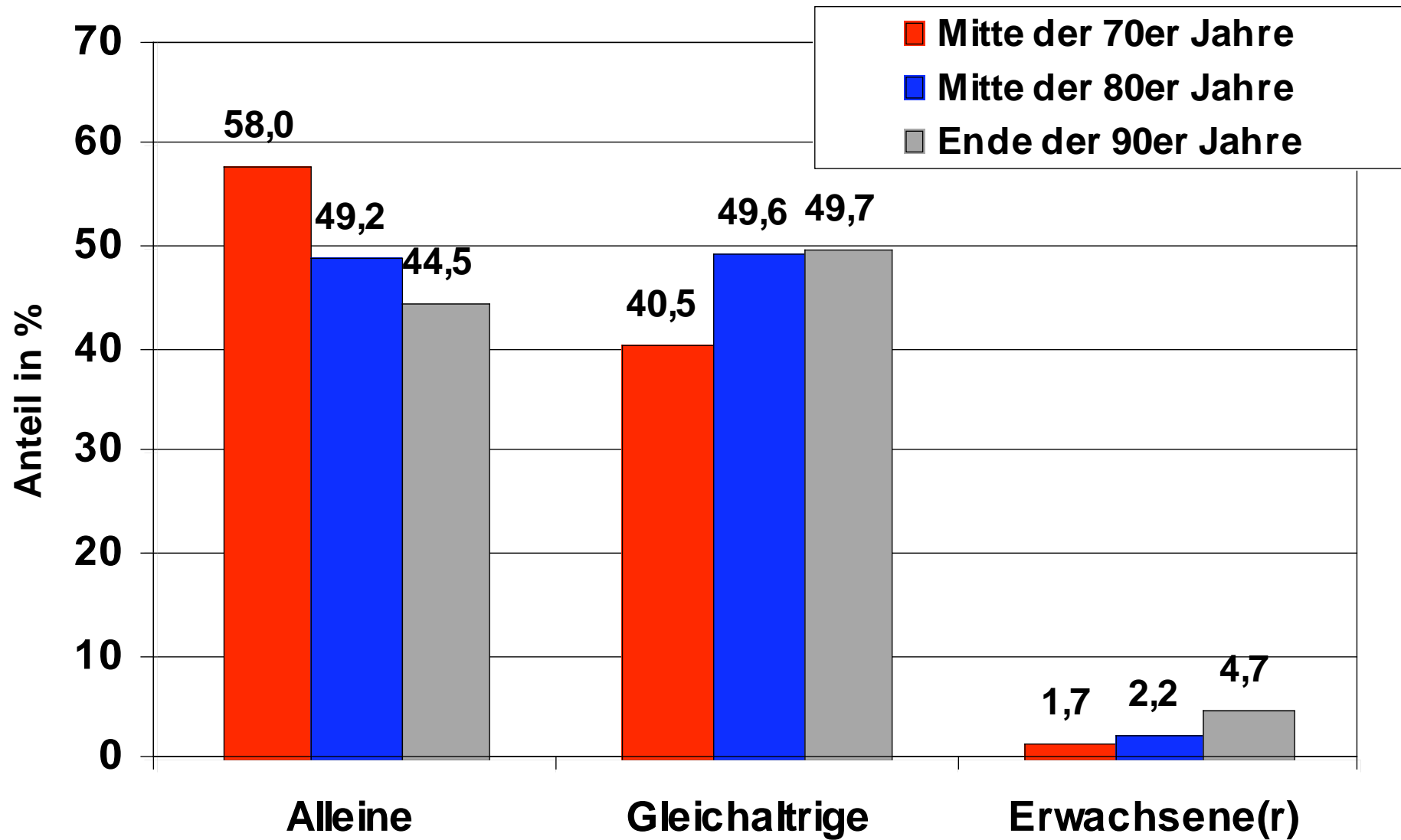
Verkehrsmittel auf dem Kindergartenhinweg



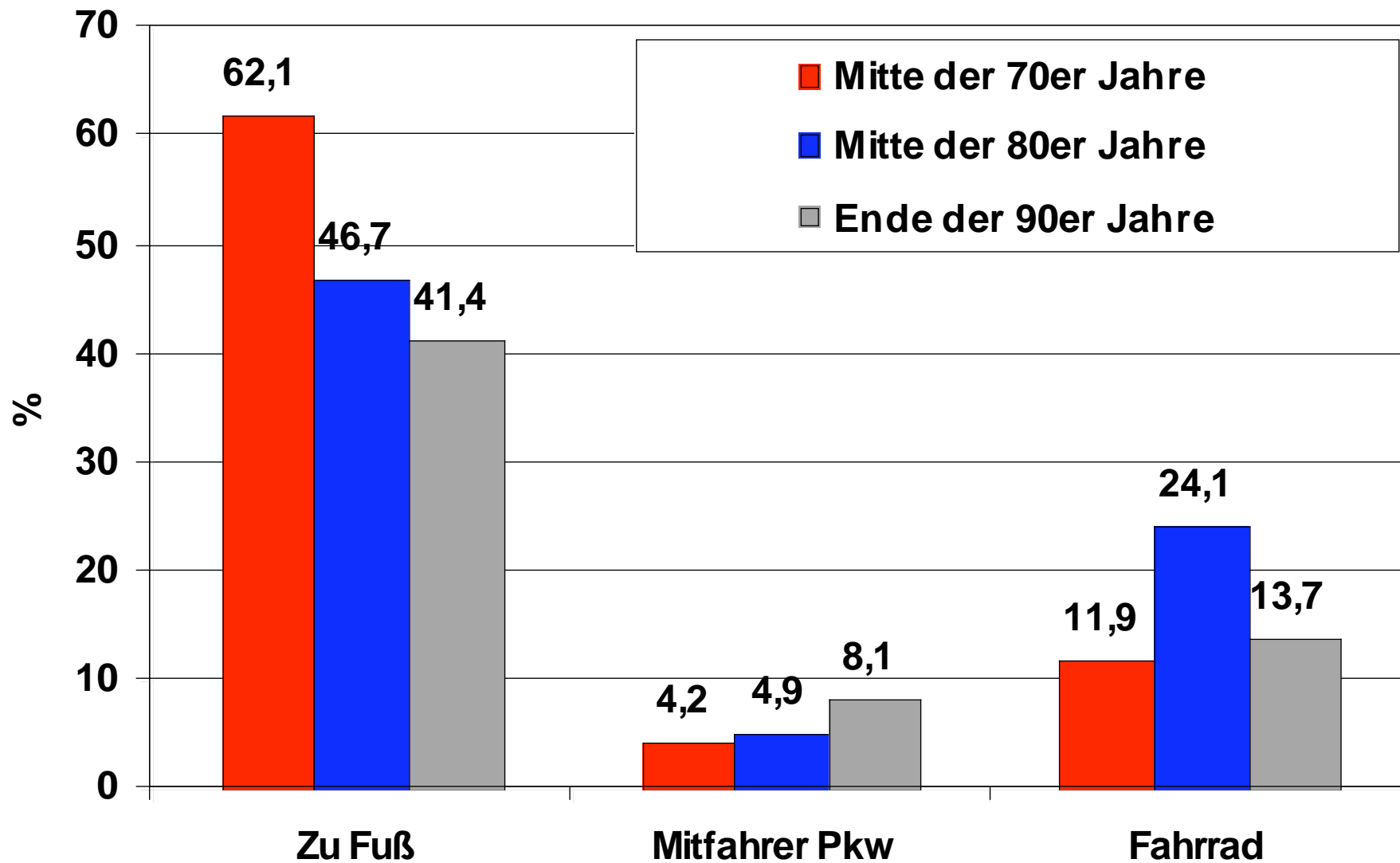
Begleitung auf dem Schulhinweg (6- bis 12-Jährige)



Begleitung auf dem Schulhinweg (13- bis 17-Jährige)



Verkehrsmittel auf dem Schulhinweg



Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach „sozialen Orten“ in der Nähe des Wohnhauses

Häufigster Spiel - bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	„Soziale Orte“ in Nähe des Wohnhauses										Ins-ge-samt
	Vorgarten	Garten	Hoffläche	Parkplatz	Öffentli-cher Platz	Grünfläche	Spielplatz	Sportplatz	Felder	Nichts davon	
	%										
Straße, Gehweg	12,6	12,2	13,9	12,1	5,1	10,3	8,6	9,0	11,9	9,3	12,2
Wohnung Freund / -in											28,0
Wohnung Großeltern											4,4
Hof, (Vor-)Garten	13,9	15,0	17,3	16,3	4,8	12,3	9,2	9,4	15,6	11,3	13,3
Spiel-, Bolzplatz	14,9	14,4	22,4	17,0	20,5	21,0	31,0	26,2	15,5	28,4	17,8
Park, Feld, Wiese											6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾											9,0
Jugendheim, Disko u.ä.											1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus											1,5
Sonstiger Ort											5,3
Insgesamt (*)											
(Basis n)	(1.803)	(2.070)	(553)	(1.503)	(61)	(617)	(608)	(124)	(649)	(143)	(3.032)

(*) entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

¹⁾ Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes / Jugendlichen – nach der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit

Häufigster Spiel - bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit vor Wohnhaus						Insgesamt
	> 50 km/h	Tempo 50	Tempo 30	Schritt - tempo	Fußgän - gerzone	Sonsti - ges	
	%						
Straße, Gehweg	6,8	10,5	13,2	17,6	11,4	14,3	12,2
Wohnung Freund / -in							28,0
Wohnung Großeltern							4,4
Hof, (Vor -)Garten	20,5	14,4	12,1	11,8	13,6	8,6	13,3
Spiel -, Bolzplatz							17,8
Park, Feld, Wiese							6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾							9,0
Jugendheim, Disko u.ä.							1,8
„Die Stadt“, K aufhaus							1,5
Sonstiger Ort							5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(117)	(1.102)	(1.510)	(170)	(88)	(35)	(3.032)

¹⁾ Inline -Skates -Bahn, Frei -, Hallenbad;

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach dem Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus

Häufigster Spiel - bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus					Ins- gesamt
	Keiner	Eher schwach	Mittel	Eher stark	Unter- schie- dlich	
	%					
Straße, Gehweg	14,7	13,4	11,8	9,4	9,5	12,2
Wohnung Freund/ -in						28,0
Wohnung Große Itern						4,4
Hof, (Vor -)Garten						13,3
Spiel -, Bolzplatz	11,3	15,6	20,9	21,3	19,6	17,8
Park, Feld, Wiese						6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾						9,0
Jugendheim, Disko u.ä.						1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus						1,5
Sonstiger Ort						5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(231)	(1.313)	(817)	(480)	(189)	(3.032)

¹⁾ Inline -Skates -Bahn, Frei -, Hallenbad;

Resümee I: Methoden, Theorie

- Unmittelbarer Vergleich unterschiedlicher Mobilitätserhebungen ist methodisch schwierig;
- Mobilitätsdaten werden nur im Kontext des sozialen Wandels der Lebenswelt von Kinder und Jugendlichen aussagekräftig;
- Sozialer Wandel:
Institutionalisierung, Verhäuslichung, Verinselung, Mediatisierung;

Resümee II: Verkehrsbeteiligung

Babys / Kleinkinder:

- Begleitete und begleitende Mobilität

Kinder / Jugendliche:

- Rückgang der durchschnittlichen Dauer einer Verkehrsbeteiligung
- Rückgang der Fußwegedauer, Zunahme der Dauer von Fahrradfahrten und Pkw-Mitfahrten

Kindergartenwege:

- Elterliche Begleitung statt alleine Laufen
- Pkw-Mitfahrt statt zu Fuß Gehen

Schulwege:

- Elterliche Begleitung statt alleine Laufen
- Rückgang des zu Fuß Gehens

Resümee III: Theorie und Empirie

Kinder / Jugendliche:

- Zusammenhang zwischen häufigstem Freizeitort und dem Angebot „sozialer Orte“ sowie der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit bzw. der Verkehrsdichte vor dem Wohnhaus;
- Häufig nur Korrelationen zwischen Verkehrsbeteiligung und theoretischen Aspekten sozialen Wandels belegbar,
- Wünschenswert: theoriegeleitete Zeitbudgetstudien von Kindern / Jugendlichen, inkl. sozialisationstheoretische Konstrukte und Verkehrsverhalten;

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!