**Umwelt im Unterricht**

[www.umwelt-im-unterricht.de](http://www.umwelt-im-unterricht.de)

Arbeitsmaterial (Sekundarstufe)

# Rollenspiel: Mobilität ohne Auto

*Die Schüler/-innen setzen sich anhand eines Rollenspiels mit dem Thema nachhaltige Mobilität auseinander. Das Szenario sieht eine öffentliche Sitzung des Stadt- oder Gemeinderates vor, in deren Verlauf über ein neues, möglichst autofreies Verkehrskonzept diskutiert wird.*

## Hinweise für Lehrkräfte

### Was gehört noch zu diesen Arbeitsmaterialien?

Die folgenden Seiten enthalten Arbeitsmaterialien zum Thema der Woche „Mobil ohne Auto“ von Umwelt im Unterricht. Zu den Materialien gehören Hintergrundinformationen, ein didaktischer Kommentar sowie ein Unterrichtsvorschlag. Sie sind abrufbar unter:

<http://www.umwelt-im-unterricht.de/wochenthemen/mobil-ohne-auto/>

### Inhalt und Verwendung der Arbeitsmaterialien

Das nachfolgende Material enthält eine Anleitung für eine fiktive Sitzung eines Stadt- oder Gemeinderates. Die Schüler/-innen erhalten Informationen und Links zu Medienberichten.

Die Schüler/-innen führen die Sitzung mit verschiedenen Rollen durch. Dabei soll es im Rollenspiel um die Planung eines autofreien Stadtviertels, einer autofreien Straße oder eines „Aktionstages autofrei!“ in der eigenen Stadt oder Gemeinde gehen. Alternativ können die Schüler/-innen auch konkrete Verkehrsprobleme, beispielsweise in der Schulumgebung, zum Gegenstand des Rollenspiels machen. Auch hier kann das Szenario eine öffentliche Sitzung des Stadt- oder Gemeinderates sein, in deren Verlauf über ein neues, möglichst autofreies Verkehrskonzept diskutiert wird. In Gruppen erarbeiten die Schüler/-innen Argumente für ihren Standpunkt. Das Rollenspiel wird dann in der Klasse in Form einer Diskussion präsentiert. Am Ende erhält jede Interessengruppe den Auftrag, Lösungen und Kompromisse zu finden.

Je nach Lerngruppe und konkretem Thema kann es sich anbieten, die Texte und Aufgabenstellungen zu bearbeiten – zu kürzen, zu vereinfachen oder zu ergänzen. Die jeweiligen Quellen werden unter den Textabschnitten genannt. Als Differenzierung können Schüler/-innen weitere Informationen aus den Medienberichten recherchieren und bündeln. Sie können auch weitere Inhalte im Internet recherchieren.

### Übersicht über die Arbeitsmaterialien

Autofrei für alle: Sitzung zur Verkehrsplanung 1

Aufgabenstellung 1

Rollenbeschreibungen 1

Textausschnitte 2

1. Vorfahrt für Fahrräder 2

2. Öffentlicher Personennahverkehr: Einfacher umsteigen 3

3. Neue Transportideen 3

4. Autofreie Stadtviertel 4

5. Das Auto sinnvoll nutzen 5

Arbeitsblatt

# Mobilität ohne Auto: Sitzung zur Verkehrsplanung

Der individuelle Autoverkehr prägt nach wie vor den Alltag der meisten Menschen in Deutschland und das Erscheinungsbild der Städte. Es gibt bereits viele Ideen, wie nachhaltige Verkehrskonzepte umgesetzt werden könnten. Wäre in eurer Umgebung ein autofreies Verkehrskonzept möglich?

## Aufgabenstellung

* Ihr führt eine Sitzung des Stadt- oder Gemeinderates mit verschiedenen Rollen durch. Dabei soll es um die Planung eines autofreien Stadtviertels, einer autofreien Straße oder eines „Aktionstages autofrei!“ in eurer Stadt oder Gemeinde gehen.
* Teilt euch dafür in Gruppen auf. Jede Gruppe übernimmt bei der Recherche und in der anschließenden Diskussion eine bestimmte Rolle. Die Rollenbeschreibungen findet ihr in der unten stehenden Tabelle.
* Lest alle unten stehenden Textausschnitte über nachhaltige Verkehrskonzepte und -projekte.
* Überlegt und notiert, welche Bedürfnisse eure jeweilige Rolle in Bezug auf Mobilität hat.
* Notiert, wie aus eurer Sicht die Idee eines Mobilitätskonzepts ohne privaten Autoverkehr zu beurteilen ist. Seid ihr dafür oder dagegen? Was sind eure Argumente?
* Bereitet euch auf die Diskussion vor. Wie könnt ihr eure Position überzeugend vortragen und begründen? Erstellt gegebenenfalls einen „Sprechzettel“ mit Stichworten.
* Im Anschluss führt ihr das Rollenspiel im Rahmen einer öffentlichen Sitzung des Stadt- oder Gemeinderates durch.

## Rollenbeschreibungen

|  |  |
| --- | --- |
| junge Familien | Vertreter/-innen der Elternschaft einer Kita aus dem Bereich, der für Autos gesperrt werden soll. Die Familien wohnen in den zu sperrenden Straßen in der unmittelbaren Umgebung der Kita. |
| Geschäftsleute | Vertreter/-innen von Firmen wie Einzelhandelsgeschäften oder Handwerksbetrieben aus dem Bereich, der für den Autoverkehr gesperrt werden soll. |
| Gastwirte/Gastwirtinnen | Betreiber/-innen von Cafés, Biergärten und Hotels in den betroffenen Straßen und in der Umgebung. |
| Stadtmarketing | Verantwortliche aus der Stadtverwaltung mit dem Auftrag, die Stadt für Gäste und Einheimische möglichst attraktiv zu machen. |
| Fahrradinitiative | Mitglieder einer privaten Initiative von Anwohnern/Anwohnerinnen, die über die Umweltbelastung und zunehmende Unfälle durch den Autoverkehr besorgt sind. Die Mitglieder nutzen so oft es geht das Fahrrad und möchten die Situation für Fahrradfahrer/-innen verbessern. |
| Pendler/-innen | Eine Gruppe von Anwohnern/Anwohnerinnen, die im Umland arbeiten und beruflich täglich mit dem Auto unterwegs sind. |
| Seniorenverein | Mitglieder eines Stadtteilvereins, der sich um ältere Bewohner/-innen im Viertel kümmert. Viele der älteren Bewohner/-innen sind nicht mehr gut zu Fuß, aber mit dem eigenen Auto mobil. |

## Textausschnitte

### 1. Vorfahrt für Fahrräder

Das Fahrrad ist nicht nur ein umweltfreundliches und klimaschonendes Verkehrsmittel. Rad fahren – ebenso wie zu Fuß gehen – bringt auch einen enormen persönlichen Zugewinn an Fitness und Wohlbefinden. Vermeintliche Nachteile, die gegen das Rad fahren sprechen, wie das höhere Unfallrisiko oder die starke Exposition gegenüber feinstaub- und schadstoffbelasteter Luft, werden von den Vorteilen für die Gesundheit durch die zusätzliche Bewegung um ein Vielfaches übertroffen.

#### In einigen deutschen Städten haben es Fahrradfahrer/-innen besonders „gut“. In Münster zum Beispiel sind fast überall Radwege oder Velospuren vorhanden und Wege für Radfahrer/-innen markiert. So können die Radler/-innen sicherer fahren: Sie haben einen eigenen Bereich und können auch beim Abbiegen und Überqueren an Kreuzungen von Autofahrern und Autofahrerinnen besser gesehen werden.

#### Auch im Ausland gibt es Vorzeigestädte: In Portland in den USA wurden Radstreifen auf Straßen markiert und Fahrradabstellplätze vor Läden und Restaurants geschaffen. Es gibt zusätzliche Schilder für rechtsabbiegende Fahrzeuge, die an die Vorfahrt der geradeaus fahrenden Radfahrer/-innen erinnern. Außerdem wurde an einer Brückenauffahrt eine eigene Überholspur auf dem bisherigen Radweg geschaffen. Im niederländischen Groningen gibt es Ampeln mit Regensensoren. Sie stellen zusätzliche Grünzeiten für Radfahrer/-innen bereit. Außerdem wurden in der Stadt Radaufstellflächen an mehreren Kreuzungen an Verkehrsknotenpunkten eingeführt.

In Nordrhein-Westfalen im Ruhrgebiet ist ein rund 100 Kilometer langer Radschnellweg geplant, der alle großen Ruhrgebietsstädte miteinander verbinden soll. Der Radweg soll vier Meter breit und möglichst kreuzungsfrei sein. Bislang sind die ersten zehn Kilometer zwischen Essen und Mülheim ausgebaut. 2017 sollen etwa 35 Kilometer hinzukommen.

#### Quellen und weitere Informationen zum Thema:

Deutschlandweiter Fahrradklima-Test des ADFC (2016)

<http://www.fahrradklima-test.de/karte>

Radverkehr (Umweltbundesamt, 01.04.2016)

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-3>

Nationaler Radverkehrsplan 2020: Praxisbeispiele (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/BMVI)

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/praxisbeispiele>

Münster (Zeit online, 28.2.2014)

<http://blog.zeit.de/fahrrad/2014/02/28/munster-deutschlands-radfahrparadies-wird-alt/>

Portland (Der Tagesspiegel online, 30.12.2012)

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/fahrrad-fahren-in-portland-ein-amerikanischer-traum/7572814.html>

Groningen (BMVI, 19.05.2012)

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3664>

### 2. Öffentlicher Personennahverkehr und multimodaler Verkehr

In Bogota wurde statt eines U-Bahn-Netzes ein Schnellbussystem mit separaten Fahrspuren gebaut. 2008 benutzten täglich 1,3 Millionen Fahrgäste die Busse; einige davon nutzten das Fahrrad, um zum Bus zu gelangen. Seit Anfang 2014 gibt es in der estnischen Hauptstadt Tallinn Gratiszugang zum Nahverkehr. Damit sollen Verkehrsstaus vermieden und die Umwelt geschützt werden. Busse erhielten extra Fahrspuren und die Ampelschaltung wurde angepasst, sodass Busse und Bahnen schneller vorankommen.

Hamburg hat 2013 ein Angebot zur Kombination von Verkehrsmitteln unter dem Namen „Switchh“ eingeführt. Die Kunden können mit einer persönlichen elektronischen Karte die unterschiedlichen Mobilitätsdienste der Stadt nutzen und somit zum Beispiel zwischen Bus, U-Bahn und Mietautos und Mieträdern wechseln. Um das Angebot attraktiver zu machen, wurden zuletzt mehr Stationen für Mietautos und -räder an den Knotenpunkten der U- und S-Bahn-Linien bereitgestellt. Außerdem ist die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln kostenlos. Auf einigen Strecken gibt es spezielle Fahrradzüge und -busse.

Auch in Nordhessen gibt es eine Initiative für leichteres Umsteigen. Private Fahrer/-innen können ihre Fahrten im Busfahrplan ausweisen und somit andere Menschen mitnehmen. Das Verkehrskonzept ist speziell für ländliche Regionen ausgelegt, da es dort aufgrund einer geringen Bevölkerungsdichte oft wenige Busverbindungen am Tag gibt.

#### Quellen und weitere Informationen zum Thema:

Öffentlicher Personennahverkehr (Umweltbundesamt)

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/oeffentlicher-personennahverkehr>

Good-Practice-Beispiele (Verkehrsclub Deutschland)

<https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/good-practice-beispiele/>

Schnellbussystem (Mercedes Benz, 2013)

<http://brt.mercedes-benz.com/content/media_library/brt/mpc_brt/home/services/flyer_2012/cities/de/mb_brt_bogota_de_pdf.object-Single-MEDIA.tmp/MBBRTBogotaDE.pdf>

Tallin (FAZ online, 19.01.2013)

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/gratis-busse-und-bahnen-tallinn-setzt-auf-freie-fahrt-im-nahverkehr-12025740.html>

Nordhessen (Spiegel Online, 19.04.2013)

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/mobilfalt-verkehrsbetrieb-integriert-autofahrten-im-busfahrplan-a-895421.html>

### 3. Neue Transportideen

In Autos lassen sich viele Dinge transportieren. Doch in vielen Städten gibt es Transportalternativen: Lastenräder. Ob als Kinderanhänger oder zum Transport von Paketen, Lastenräder werden längst nicht nur für private Zwecke genutzt, sondern können auch zur wirtschaftlichen Nutzung sehr hilfreich sein. Lastenräder mit Elektromotoren können es ermöglichen, auch schwerere Lasten ohne große Mühe zu chauffieren.

So kann das Lastenrad auch praktische Vorteile gegenüber dem Auto bieten: Die Suche nach einem Autoparkplatz entfällt und man kann fast überall kurz halten. In Innenstädten ist man zuweilen sogar schneller unterwegs als mit dem Pkw.

#### Quellen und weitere Informationen zum Thema:

Lastenräder im Wirtschaftsverkehr haben Potenzial (BMVI, 12.5.2016)

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/066-baer-lastenraeder.html>

Elektrofahrräder (BMVI)

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/elektrofahrraeder.html>

Liefern mit dem Lastenrad (Berliner Zeitung online, 10.01.2014)

<http://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft/elektro-lastenraeder-ein-arbeitspferd-fuers-21--jahrhundert,10808230,25851460.html>

Lastenrad im Familienalltag (Kölner Stadt-Anzeiger online, 07.04.2014)

<http://www.ksta.de/fitness/-bakfietsen-lastenraeder-erobern-koeln-,15976826,26776270.html>

### 4. Autofreie Stadtviertel

In Köln gibt es eine Initiative für einen autofreien Sonntag im Jahr: Seit 2013 findet der „Tag des guten Lebens“ statt. Dafür wird ein Tag lang ein bestimmter Stadtteil für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt: Es darf dort weder langgefahren noch geparkt werden. An die Stelle von Verkehr und Parkplätzen treten Mitmach-Aktionen und nachbarschaftliches Miteinander im öffentlichen Raum. 2017 werden in Köln-Deutz 30 Straßen von Pkw „befreit“.

Ebenso werden in Städten mehr autofreie Siedlungen entwickelt. Ein Beispiel ist das Projekt „Autofreies Wohnen Saarlandstraße“ in Hamburg: Von rund 200 Wohneinheiten wurden 170 autofrei realisiert. Die Bewohner/-innen fahren ausschließlich Fahrrad, Bus, Bahn oder Taxi.

In vielen Innenstädten gibt es Fußgängerzonen. Die Anwohner/-innen haben den Vorteil, dass es weniger Lärm und Abgase in ihrer unmittelbaren Umgebung gibt. In den Einkaufsstraßen werden attraktivere Orte zum Verweilen geboten. Außerdem ist das Bummeln sicherer ohne Pkw und Lkw. Auf der anderen Seite kann es bedeutende Nachteile für die Geschäfte und die Kunden haben, wenn die Transport- und Parkmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Autofreie Zonen einzuführen, ist ein aufwendiges Projekt, da bereits bei der Planung verschiedene Interessen aufeinandertreffen. In Berlin zum Beispiel herrschte im Mai 2014 öffentlicher Streit über einen geplanten autofreien Monat rund um den Helmholtzplatz im Bezirk Prenzlauer Berg. Etwa 3500 Autos der Bewohner/-innen rund um den Platz sollten aus dem Viertel entfernt und durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden, unter anderem durch eine elektrische Carsharing-Flotte und zusätzliche Straßenbahnen. Die Initiative konnte nicht umgesetzt werden. Kritiker/-innen der Initiative argumentierten unter anderem, dass man in einem Bereich von 800 mal 800 Metern familiäre und wirtschaftliche Transportbedürfnisse nicht ohne motorisierten Verkehr abdecken könne. Befürworter/-innen sahen in der Initiative eine Möglichkeit, aktiv für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu werben.

#### Quellen und weitere Informationen zum Thema:

Beispiele für autofreies Wohnen (Blog autofrei.de)

<http://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen/wo-gibt-es-autofreie-wohngebiete>

Autofreie Siedlung in Hamburg (Hamburger Abendblatt online, 01.03.2014)

<http://www.hamburg.de/start-saarlandstr/>

Köln: Tag des guten Lebens (Website)

<http://www.tagdesgutenlebens.de/>

Berlin (Der Tagesspiegel online, 05.05.2014)

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/autofrei-in-berlin-prenzlauer-berg-bezirksbuergermeister-veraergert-ueber-geplante-auto-zwangspause/9842538.html>

### 5. Das Auto: unverzichtbar?

#### Viele Menschen nutzen ein Auto, um besonders flexibel und unabhängig zu sein. Man muss sich nicht an Fahrpläne halten, muss keine Wartezeiten zum Umsteigen in Kauf nehmen und kann spontan losfahren. Zudem ist man im Auto ungestört: Man muss das Verkehrsmittel nicht mit fremden Menschen teilen und kann die Innentemperatur regeln. Manche Autofahrer/-innen argumentieren auch, dass Tickets für Busse und Bahnen relativ teuer sind. Ein eigener Pkw bietet auch viel Platz zum Transportieren des Einkaufs oder sperriger Gegenstände sowie zum Holen und Bringen der eigenen Kinder. Nicht zuletzt ist das Auto für viele Menschen ein Statussymbol und Vorzeigeobjekt.

Zugleich sind mit Pkw laufende Kosten verbunden, wie Steuer und Versicherung. Auch können Reparaturen anfallen, die in aller Regel teuer sind. In den Innenstädten braucht die Parkplatzsuche oft viel Zeit. Außerdem belasten Pkw Klima und Umwelt. Außerdem ist mit dem Autoverkehr ein Unfallrisiko verbunden.

Geplante Fußgängerzonen in Geschäftsstraßen stoßen zuweilen auf Kritik: Ladenbesitzer/-innen sowie Kunden und Kundinnen bemängeln in manchen Städten, dass die Geschäfte schwierig zu erreichen sind und daraus Umsatzeinbußen resultieren beziehungsweise der Einkauf schwierig ist.

#### Quellen und weitere Informationen zum Thema:

Fußgängerzone – Pro und Kontra (IHK Hannover)

<http://www.hannover.ihk.de/fileadmin/data/FGZ_pro_contra_01.pdf>

Schongau (Kreisbote online, 04.08.2016)

<https://www.kreisbote.de/lokales/schongau/handelsverband-umfrage-altstadt-geschaefte-beklagen-sinkenden-umsatz-fussgaengerzone-schuld-6635556.html>

Pro und Kontra: Eigenes Auto (Spiesser.de, 22.12.2010)

<https://www.spiesser.de/artikel/nach-dem-f%C3%BChrerschein-das-eigene-auto?page=0,1>