

In: Bericht über die Tagung „Mobilität und Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche“ in Köln am 16. Januar 2003, Rheinischer Gemeinde-Unfall-Versicherung-Verband, Düsseldorf, 2003

## **Zukunftsorientierte Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Kindes- und Jugendalter**

*Maria Limbourg, Universität Duisburg-Essen*

### **1 Die Verkehrserziehung im Wandel der Zeit**

#### **1.1 Die Geschichte der schulischen Verkehrserziehung in Deutschland**

Die Entwicklung der Verkehrserziehung in Deutschland steht in einer engen Beziehung zur Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs: Die Zunahme des Verkehrs führte schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer Zunahme der Verkehrsunfallzahlen in unserem Lande. Aus diesem Grund wurden bereits im Jahr 1909 vom Gesetzgeber Verkehrsregeln aufgestellt, an die sich die Autofahrer halten sollten. Das erste Ziel der Verkehrserziehung in Deutschland war somit das Lernen von Verkehrsregeln (Spitta 1995; Fack 2000).

Bald musste allerdings festgestellt werden, dass es trotz Regelkenntnis immer wieder zur Nichtbeachtung der Verkehrsregeln und zu Unfällen kam. Neben die Regelkenntnis als ursprüngliches Ziel der Verkehrserziehung trat die Forderung nach Verkehrsdisziplin (Spitta 1995; Fack 2000). Da für die Überwachung der Verkehrsdisziplin die Polizei zuständig war, wurde diese Berufsgruppe zunehmend häufiger auch an der Verkehrserziehung beteiligt.

Nachdem sich durch die alleinige Beeinflussung der motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen die Zahl der Unfälle nicht verringern ließ, wurden zunehmend auch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen (Fußgänger, Radfahrer) in verkehrspädagogische Aktivitäten einbezogen und als Zielgruppe für die Verkehrserziehung entdeckt. Fußgänger und Radfahrer sollten durch Erziehung dem motorisierten Straßenverkehr angepasst werden (Hauer und Tramm 1926; Spitta 1995; Fack 2000).

Diese Forderung wurde in den 20er Jahren auch von den Automobilclubs und Verkehrsverbänden unterstützt. Mit ihrer Hilfe wurde das Lernen von Verkehrsregeln sporadisch auch im schulischen Unterricht berücksichtigt, bis dann im Jahr 1930 die schulische Verkehrserziehung durch den preußischen Kultusminister institutionalisiert wurde (Tost 1938; Spitta 1995; Fack 2000).

Von diesem Zeitpunkt an wurde die Verkehrserziehung ein fester Bestandteil der schulischen Erziehung und Bildung und somit auch eine Aufgabe für Lehrer/innen an Grund- und weiterführenden Schulen.

In der Nachkriegszeit - besonders in den 60er und 70er Jahren - nahm der motorisierte Straßenverkehr in Deutschland sehr stark zu. In dieser Zeit hatte Deutschland die höchsten Kinderunfallzahlen in ganz Europa (Statistisches Bundesamt, 1971-1973). Aus diesem Grund wurden verkehrserzieherische Bemühungen in den Schulen weiter verstärkt - mit tatkräftiger Unterstützung durch verschiedene außerschulische Institutionen (Polizei, Deutsche Verkehrswacht, ADAC usw.). Der Schwerpunkt lag dabei bei der Sicherheitserziehung und Unfallprävention: Die Kinder sollten lernen, sich im Straßenverkehr *"verkehrssicher"* zu verhalten (Spitta 1995).

Da Kinder in den 60er und 70er Jahren vorwiegend als Fußgänger oder mit dem Fahrrad verunglückten, richtete sich das Interesse der Verkehrspädagogik in dieser Zeit auf diese beiden Verkehrsteilnehmergruppen. Dabei wurde deutlich, dass Kinder - je nach Alter - nur begrenzt in der Lage sind, sich „verkehrssicher“ zu verhalten (Limbourg 1995). Aus diesem Grund wurde nun von den motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen gefordert, sich stärker auf die Besonderheiten der Kinder einzustellen und auf sie Rücksicht zu nehmen. Soziale Kompetenzen wie z. B. Einfühlungsvermögen, Rücksichtnahme, kooperatives/partnerschaftliches Verhalten und Hilfsbereitschaft sollten bereits im Kindes- und Jugendalter gefördert werden, der Straßenverkehr sollte „*humaner*“ werden und als Folge dieser Entwicklung sollte sich auch die Anzahl der Unfälle verringern (*soziale Wende* in der Verkehrserziehung). Soziale Erziehungsziele traten deshalb in den 70er Jahren in der Verkehrserziehung in den Vordergrund, und sie haben bis heute ihre Relevanz für die gesamte schulische Erziehung und Bildung – gerade auch im Lichte der PISA-Forschungsergebnisse (2002) - nicht verloren.

Auf der Grundlage dieser Entwicklungen wurde im Jahr 1972 die schulische Verkehrserziehung durch die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur schulischen Verkehrserziehung grundlegend verändert. Die Verkehrserziehung sollte nicht nur Regelkenntnisse vermitteln, sondern auch die im Verkehr erforderlichen sozialen Kompetenzen fördern (Böcher 1983; Gorges 1984; Hielscher 1984, Klute 1997; Hoppe 1997).

In dem Zeitraum von 1970 bis heute nahmen die Kinder-Unfallzahlen stetig ab (von 2.167 getöteten Kinder unter 15 Jahren im Jahr 1970 in der alten BRD auf 231 im Jahr 2001 in Gesamt-Deutschland, vgl. Statistisches Bundesamt 2002), der motorisierte Verkehr nahm allerdings stetig zu (von 15 Mio. Pkw im Jahr 1970 auf ca. 43 Mio. im Jahr 2000). Rund 630 motorisierte Fahrzeuge kommen heute auf 1.000 deutsche Bundesbürger - vom Baby bis zum Senior. Damit gehört Deutschland zusammen mit Italien und USA zu den drei Ländern der Welt mit der höchsten Motorisierung.

Die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung in Deutschland auf die Menschen und ihre Umwelt wurden in der Wissenschaft und in der Gesellschaft immer häufiger problematisiert. Als Folge dieser Entwicklung setzte sich auch die Verkehrserziehung zunehmend intensiver mit der rasanten Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs und seinen ökologischen Folgen auseinander. Ab ca. 1988 wurde mit der Überarbeitung der KMK-Empfehlungen zur schulischen Verkehrserziehung aus dem Jahr 1972 begonnen.

Eine *ökologische Wende* in der Verkehrserziehung wurde durch verschiedene Umweltverbände, durch ökologisch orientierte Verkehrsclubs, durch Umwelt- und Gesundheitsämter und durch die Umweltorientierung in unterschiedlichen Wissenschaften (Umweltmedizin, Ökologische Psychologie, Umweltsoziologie und Umweltpädagogik, Biologie, Chemie, Verkehrswesen) tatkräftig unterstützt.

In diesem Zusammenhang erfolgte 1994 eine Neufassung der KMK-Empfehlungen zur schulischen Verkehrserziehung, die bis heute als Orientierung für die Entwicklung von Richtlinien für die schulische Verkehrserziehung in den einzelnen Bundesländern gilt.

Zu den klassischen Zielen der Verkehrserziehung (Unfallprävention, Sicherheitserziehung und Sozialerziehung) kamen umwelt- und gesundheitsbezogene Ziele hinzu, die mit der Förderung einer umwelt- und gesundheitsverträglichen Mobilität in der Schule verbunden werden sollten. Kinder sollen im Rahmen der Verkehrserziehung die durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten Umwelt- und Gesundheitsschäden erkennen lernen und an umwelt-

verträgliche Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehen, Inline-Skaten, Radfahren und Bus- und Bahn-Fahren herangeführt werden (Bleyer 1989; Briese 1991; Eubel 1991, 1996; Limbourg 1997, Klute 1997; Deetjen 1997, 1999).

Seit der *ökologischen Wende* in der Verkehrserziehung steht nicht mehr nur die Verkehrsunfallprävention im Mittelpunkt der pädagogischen Bemühungen, sondern auch die Prävention von Umwelt- und Gesundheitsschäden durch Verkehr und Mobilität.

Die Erweiterung der Erziehungsziele in der Verkehrspädagogik führte auch zu einer Erweiterung der außerschulischen Partner der Verkehrserziehung. Neben den klassischen Verkehrsvereinen und -verbänden beteiligen sich inzwischen auch Fahrradverbände, öffentliche Verkehrsbetriebe und Umweltverbände an der Verkehrserziehung (Spitta, 1995, Bleyer, 1997).

Die *ökologische Wende* in der Verkehrserziehung hat zur Folge, dass immer häufiger der Begriff „*Mobilitätserziehung*“ anstatt „*Verkehrserziehung*“ verwendet wird. Will man den Verkehr verändern, müssen die pädagogischen Bemühungen am Mobilitätsverhalten der Menschen ansetzen. Menschliches Mobilitätsverhalten kann motorisierten Verkehr und Unfälle erzeugen, aber auch vermeiden. Menschen und ihr Verhalten sind Gegenstand und Ziel der Pädagogik. Den Verkehr können wir nicht „*erziehen*“, die Menschen schon. Wir können versuchen, durch pädagogische Ansätze das Mobilitätsverhalten von Menschen zu beeinflussen und ihnen Kompetenzen im Lebensbereich „Verkehr“ zu vermitteln. Der Begriff „*Mobilitätserziehung*“ passt besser zu diesem Erziehungskonzept als der Begriff „*Verkehrserziehung*“ (Briese 1991; Kalwitzki 1994; Kalwitzki/Riedle 1995; Pilz 1995; Bongard 1996; Bleyer 1997; Limbourg 2000).

Während die Verkehrserziehung lange Zeit als wesentlichstes Ziel die Anpassung des Kindes an den Straßenverkehr zu leisten versuchte, und dieses „*Image*“ immer noch nicht ganz ablegen konnte, ist das Hauptziel der Mobilitätserziehung die Hinführung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf die Sicherheit, die Gesundheit und die Umwelt der Menschen. Im Rahmen der Mobilitätserziehung sollen Kinder und Jugendliche lernen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Verkehrsmittelnutzung kritisch zu hinterfragen und Mobilitätsentscheidungen „*bewusst*“ und „*kompetent*“ zu treffen.

Die KMK-Empfehlungen zur schulischen Verkehrserziehung von 1994 enthalten eine doppelte Zielsetzung: Die Kinder sollen rechtzeitig lernen, sich im Verkehr sicher zu bewegen und Unfälle zu vermeiden. Zugleich sollen sie mit zunehmendem Alter ein kritisches Verständnis für den Verkehrsablauf und seine Komponenten erlangen und damit befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken.

Mit diesen methodischen Ansätzen wird Schule nicht nur einen Beitrag zur Anpassung der Schüler an unsere derzeitigen Verkehrsverhältnisse leisten, sondern sie auch dazu befähigen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Straßenverkehr „*kinderfreundlicher*“ zu gestalten.

## **1.2 Die vorschulische Verkehrserziehung**

Die vorschulische Verkehrserziehung entwickelte sich in Deutschland in den 60er und 70er Jahren (Munsch 1968; Walter 1970; Bongard 1971; Pallmann/Reinhardt 1972; Winkler 1974; Engels u.a. 1974; Winterfeld 1974; Strecker 1974; Meyer 1975; Schneider 1975; Gorges 1976; Manzey/Gorges 1977; Günther 1979; Limbourg/Gerber 1979). In diesen pädagogischen Ansätzen wurde den Eltern eine wichtige Rolle bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder zuge-

sprochen. Die Erzieher/innen sollten die Eltern bei dieser Aufgabe fachlich fundiert beraten und unterstützen.

Mit dem Ziel, die Eltern für die Verkehrserziehung ihrer Kinder zu befähigen, wurde in den 70er Jahren das *Programm „Kind und Verkehr“* entwickelt, erprobt und 1980 bundesweit eingeführt (Limbourg/Gerber 1979; Hammer 1995; Berg 1997). Es handelt sich um ein Elterntrainingsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zur Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter, das im Rahmen von Elternabenden im Kindergarten an die Zielgruppe herangetragen wurde. Es wurde mit der finanziellen Unterstützung des Bundesministers für Verkehr umgesetzt, zentral koordiniert und wissenschaftlich begleitet. Jährlich fanden – und finden immer noch – ca. 15.000 Elternveranstaltungen in Kindergärten statt.

Die Ziele des Programms *„Kind und Verkehr“* wurden als drei - sich ergänzende - Säulen zusammengefasst:

- *Elternbildung im Vorschulbereich:* Eltern und anderen erwachsenen Bezugspersonen von Kindern kommt eine wichtige Rolle auf dem Gebiet der vorschulischen Verkehrserziehung zu. Das Programm soll dazu beitragen, dass Eltern sich stärker für die Sicherheit ihrer Kinder einsetzen. Eltern sollen dazu befähigt werden, ihre Kinder systematisch an eine möglichst sichere und selbstständige Verkehrsteilnahme heranzuführen.
- *Anpassung technischer und juristischer Aspekte des Straßenverkehrs an Kinder:* In diesem Bereich soll das Programm dazu beitragen, dass die Interessen und Bedürfnisse von Kindern bei der Stadt- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Primäres Ziel hierbei ist die Erhöhung der Sicherheit auf den alltäglichen Wegen und in der Wohnumgebung. Der DVR leistet als Dachverband Überzeugungsarbeit bei Politikern und Städteplanern und nimmt Stellung zu juristischen Fragen wie z.B. der Sicherungspflicht von Kindern im Pkw und der Heraufsetzung der Altersgrenze radfahrender Kinder auf dem Gehweg.
- *Aufklärung erwachsener Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kraftfahrer über Verhaltensmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr:* Durch Aufklärung sollen besonders Kraftfahrer für die Probleme von Kindern im Straßenverkehr sensibilisiert werden, damit sie sich ihnen gegenüber rücksichtsvoller und vorsichtiger verhalten. Bei der Verbreitung der Information über die begrenzten Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr nutzt der DVR Presse, Funk und Fernsehen.

Die Inhalte des Programms werden zumeist im Rahmen einer Elternveranstaltung in Kindergärten durch einen der ca. 1.800 Moderatoren des Programms *„Kind und Verkehr“* an die Eltern weitergegeben (Hammer, 1995, Berg, 1997). Inhaltlich ist das Elternbildungsprogramm in verschiedene Themenbereiche untergliedert: *„Kinder als Fußgänger“*, *„Kinder als Radfahrer“*, *„Kinder als Mitfahrer“*, *„Kinder unterwegs“* (Kinder als Schulanfänger) und *„Für türkische Eltern“*. Gemeinsame Themenbereiche der Veranstaltungen *„Kinder als Fußgänger“* und *„Kinder als Radfahrer“* sind die entwicklungsbedingten Voraussetzungen für die Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr, die Analyse der Verkehrsbedingungen im familiären Wohnumfeld und die Aufdeckung von Gefahren für das Kind. Während für kindliche Fußgänger ein Übungsprogramm zum Erlernen von verkehrssicherem Verhalten im Verkehrsraum angeboten wird, hat der Programmteil *„Kinder als Radfahrer“* zum Ziel, ein frühes Radfahren im Verkehr zu verhindern. Die Eltern erhalten Informationen über die entwicklungspsychologisch bedingten Grenzen für das Radfahren im Vorschulalter, über rechtliche Bestimmungen für das Radfahren im Kindesalter und über technische Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrrad für Kinder (DVR 1996, 1998; Berg 1997).

Das Programm „*Kind und Verkehr*“ befindet sich zurzeit in einer Optimierungsphase (vgl. Limbourg u.a. 1999). Die bislang vorliegenden Bausteine sollen in ein Modulsystem integriert und durch weitere Bausteine ergänzt werden. Das Modulsystem ist flexibler und lässt sich besser an die Verkehrsbedingungen vor Ort anpassen (Module „*Weiler/Dorf*“ und „*Stadtzentrum/Innenstadt*“). Die Verkehrsunfallprävention wird nicht mehr isoliert, sondern im Kontext einer umfassenden Unfallprävention (Modul „*Allgemeine Unfallprävention*“ in Haus und Garten, bei Spiel und Sport, im Kindergarten und im Verkehr) im Kindesalter gesehen. Dem Modul „*Bewegungsmangel und Unfälle*“ kommt eine besondere Bedeutung zu. Eine Zusammenarbeit mit der Pädiatrie ist in diesem Zusammenhang vorgesehen.

Weitere wichtige neue Themen sind in folgende Module integriert worden: „*Kinderfreundliche Verkehrsplanung*“, „*Verkehrserziehungsangebote im Kindergarten*“, „*Bus und Bahn*“ und „*Spielfahrzeuge*“.

Der deutsche „*Kinder-Verkehrs-Club*“ für 3- bis 7-jährige Kinder bestand von 1976 bis 1997 als Einrichtung der Deutschen Verkehrswacht nach dem Modell des schwedischen Kinder-Verkehrs-Clubs. Nachdem zwei Evaluationsuntersuchungen von West u.a. (1993) in England und von Gregersen und Nolen (1994) in Schweden die Wirksamkeit dieses Ansatzes nicht nachweisen konnten, wurden die Aktivitäten des „*Kinder-Verkehrs-Clubs*“ in Deutschland ab 1998 eingestellt.

Die seit 1976 in Deutschland etablierten *Vorschulparlamente* sind den jeweiligen örtlichen Verkehrswachten angegliedert. Ihre Aktionen wenden sich an Erzieher/innen und Eltern, an die breite Öffentlichkeit und an die Medien mit Eltern/Kind/Erzieher/innen-Seminaren, Gesprächsrunden im häuslichen Umfeld ausländischer Familien werden organisiert und durchgeführt, Informationsmaterial wird zur Verfügung gestellt, Aktionen mit Lokalzeitungen werden abgesprochen und koordiniert. Mit ihren Aktionen setzen sich die Vorschulparlamente für Tempo 30 in Wohngebieten ein, werben für Kinder-Rückhaltesysteme, bilden Erzieher/innen und Eltern aus und machen Politiker/innen auf ungelöste Verkehrsprobleme für Kinder aufmerksam.

Eltern/Kinder/Erzieherinnen-Seminare sind vor allem praktisch ausgerichtet und beinhalten gemeinsame Spiele, Demonstrationen und verkehrspraktische Übungen. Vorteil dieses Seminarkonzeptes ist es, dass alle direkt an der Verkehrserziehung des Kindes Beteiligten teilnehmen. Die Eltern können sich über verkehrserzieherische Inhalte und Methoden informieren und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit bzw. Grenzen ihrer Kinder beobachten.

Die Vorschulparlamente haben ihre Aktivitäten bei der psychomotorischen Frühförderung durch die Beteiligung an der Bewegungsaktion „*move it*“ der Deutschen Verkehrswacht, den Einsatz eines „*sensomotorischen Übungspfades*“ zur Schulung der Sinne und dem Angebot eines „*Rollerparcours*“ für Kindergärten, verstärkt. Des Weiteren werden Projekte zur Verkehrserziehung von behinderten und unfallgeschädigten Kindern durchgeführt.

Zu Beginn der 70er Jahre wurden erste Ansätze zur Verkehrserziehung im Elementarbereich entwickelt (Klüsche 1981). Die Schwerpunkte der Verkehrserziehungsarbeit im Kindergarten lagen in der Bewegungserziehung, der Zeichen- und Regelkunde und der Förderung der Kommunikationsfähigkeit.

Manzey und Gorges fassten 1977 die Erziehungsziele der vorschulischen Verkehrserziehung wie folgt zusammen: Sie verstanden unter Verkehrserziehung alle erzieherischen Einwirkun-

gen auf Einstellungen und Verhaltensweisen der Kinder mit dem Ziel des situationsgerechten, autonomen und kompetenten Verhaltens im Straßenverkehr. Dem Kindergarten kam die Aufgabe zu, dieses Verhalten zu entwickeln und zu fördern.

Unter dem Motto "*Verkehrserziehung in der Großstadt*" (Senator für Wirtschaft und Verkehr Berlin 1980) wurde versucht, die Verkehrserziehung im Kindergarten pädagogisch zu fundieren:

- Zum einen hat die vorschulische Erziehung den Auftrag, den Kindern Angebote zu machen, um soziale Verhaltensweisen zu erfahren, zu erproben und zu erlernen. Das Verhalten im Straßenverkehr ist ein wichtiger Bestandteil von sozialer Kompetenz und wird zuverlässiger gelernt, wenn frühzeitig und altersentsprechend darauf vorbereitet wird.
- Zum anderen soll die vorschulische Erziehung von der konkreten Lebenswelt der Kinder ausgehen. Zur Lebenswelt von Kindern im Vorschulalter gehört auch der Straßenverkehr im Wohn- und Kindergartenumfeld. Die Kinder sollen schrittweise Verständnis für die Abläufe im Straßenverkehr erwerben und darauf vorbereitet werden, sich auf ihren Wegen verkehrssicher zu verhalten.

Mit dieser Zielsetzung wurden ab 1985 die ersten Programme zur Vermittlung von Kompetenzen bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Vorschulalter entwickelt. Bei diesen Programmen kommt ein Bus als "*Bus-Schule*" zum Kindergarten. Dort lernen die kleinen Fahrgäste durch unmittelbare Anschauung und eigenes Ausprobieren ihre Busse kennen und sie werden mit ihrer Benutzung praxisbezogen vertraut gemacht. Folgende Verkehrsunternehmen führen in Zusammenarbeit mit den örtlichen Kindergärten die „*Bus-Schule*“ durch:

- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): Praxistag Bus: Verkehrserziehungsprogramm für Kinder im Vor- und Grundschulalter, 1994
- Stadtwerke Wolfburg (WVG): Wir fahren mit dem Bus, 1985
- Stadtwerke Aschaffenburg: Der Bus im Kindergarten, 1997

## **2    Schwerpunkte und Inhalte einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung**

### **2.1    Ziele der schulischen Mobilitätserziehung**

Die Mobilitätserziehung in Deutschland soll auf der Grundlage der KMK-Empfehlungen sowohl Beiträge zur Sicherheitserziehung und zur Unfallprävention, als auch zur Umwelterziehung, zur Gesundheitserziehung und zur Sozialerziehung von Kindern und Jugendlichen leisten.

Hauptziel der *sicherheitsorientierten Mobilitätserziehung* ist es, *Mobilitätskompetenz* zu vermitteln und die Schüler/innen zu befähigen, durch ihre Kenntnisse, durch ihre Einstellungen und durch ihr Verhalten in Bezug auf Mobilität und Verkehr einen Beitrag zu ihrer eigenen Verkehrssicherheit und zur Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer/innen zu leisten. Dabei soll es nicht nur um den Erwerb von Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum gehen, sondern auch um das Erlernen von Strategien zur aktiven Veränderung der derzeitigen Situation, z.B. durch Beteiligung an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in Städten und Gemeinden.

Im Rahmen dieser unfallpräventiven Sicherheitserziehung werden alle für Kinder relevanten Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Skaten, Mitfahren in Bussen und Bahnen, Mitfahren im Pkw) im Unterricht behandelt (Schönharting 1998; Limbourg 2001, 2003).

Ziel der *Mobilitätserziehung als Sozialerziehung* ist es, dass sich Kinder als Verkehrsteilnehmer mitverantwortlich und rücksichtsvoll verhalten und auf diese Weise auch zu einer Humanisierung des Verkehrs beitragen. *Soziale Kompetenzen* wie kooperatives und partnerschaftliches Verhalten, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft werden dabei vermittelt (Böcher 1983; Hielscher 1984, Klute 1997).

Das Hauptziel der *Mobilitätserziehung als Gesundheitserziehung* ist, den Kindern die verkehrsbedingten Risiken für die Gesundheit zu vermitteln und ein gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern. Im Rahmen der Mobilitätserziehung als Gesundheitserziehung werden die Kinder an gesundheitsverträgliche und bewegungsfreudige Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Rollerfahren, Radfahren, Skaten, usw.) herangeführt. Die Kinder lernen außerdem, durch ihr Verhalten im Verkehr ihre eigene Gesundheit und die Gesundheit der anderen Verkehrsteilnehmer zu schützen (Limbourg 1995).

Im Rahmen der *Mobilitätserziehung als Umwelterziehung* lernen die Kinder die verschiedenen Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen. Auf der Grundlage dieses Wissens sollen sie durch ihre Verkehrsmittelnutzung einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt leisten (*ökologische Kompetenz*). Dabei geht es nicht nur um die Natur, sondern auch um die durch den Menschen geschaffene Umwelt (Geising/Lob 1991; Schönharting 1998; Schwier 2002).

## 2.2 Methodische Ansätze der Verkehrs-/Mobilitätserziehung

Durch die vielfältigen Verflechtungen von Verkehr und Mobilität mit allen menschlichen Lebensbereichen ist sowohl eine fachspezifische als auch eine fächerübergreifende Integration dieses Erziehungsbereiches in alle Schulfächer möglich. Moderne pädagogische Ansätze wie *"Schülerorientierung"*, *"Handlungsorientierung"*, *"Lernen mit allen Sinnen"*, *"fächerübergreifendes Lernen"*, *"Projektunterricht"* und *"Öffnung von Schule"* sind in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung unverzichtbar. Die Schule muss sich gerade in diesem Bereich an den Bedürfnissen ihrer Schüler und Schülerinnen orientieren und sich auf die Verkehrsumwelt vor Ort einstellen (Warwitz, 1993, Spitta, 1995, Stevens, 1997, ADAC, 2000, Limbourg 2000). Außerdem sollte sie den Schülern nicht nur Wissen vermitteln, sondern bei ihnen auch mobilitätsbezogene Emotionen (z.B. Freude am Radfahren) und Kompetenzen (z.B. Radfahrkompetenz) aufbauen.

## 2.3 Kooperation mit außerschulischen Partnern

Da Mobilitäts- und Verkehrserziehung zum größten Teil im realen Verkehrsraum durchgeführt werden muss (Schulwegtraining, Radfahrausbildung, Bus- und Bahn-Training, Wohnumfelderkundungen, usw.), ist eine Öffnung der Schule nach außen (Schulumfeld, Gemeinde) erforderlich. In diesem Sinne ist auch eine Kooperation der Schule mit außerschulischen Partnern (Polizei, Deutsche Verkehrswacht, Verkehrsclubs, Umwelt- und Gesundheitsämter, Kinder- und Unfallkliniken, öffentliche Verkehrsbetriebe, Straßenverkehrs- und Tiefbauämter, Naturschutzorganisationen, Forstämter usw.) wünschenswert. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die Medien (Presse, Radio und Fernsehen). Sie können beispielsweise auf gefährliche Stellen auf dem Schulweg hinweisen und zur Verbreitung von

Projektergebnissen aus den Schulen beitragen um den Forderungen der Schüler/innen an die Stadtverwaltung, an das Verkehrsamt oder an die Autofahrer Nachdruck zu verleihen.

## 2.4 Mobilitätserziehung im Elementarbereich

Im Kindergarten sollte die Elternbildung in Bezug auf Mobilität und Verkehr mit den Schwerpunkten „Sicherheit“, „Sozialverhalten“, „Umwelt“ und „Gesundheit“ weiterhin eine wichtige Priorität haben. In dieser Lebensphase werden wichtige Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten gelegt.

Im Bereich der Unfallprävention sollte eine Kooperation mit Kinderärzten und Gesundheitsämtern angestrebt werden, damit die Bemühungen aus der Medizin im Rahmen der Vorsorgeuntersuchungen bei den Kinderärzten mit den pädagogischen Ansätzen in Familie und Kindergarten vernetzt werden und somit Synergie-Effekte erzeugt werden können. Auch die Polizei ist ein wichtiger externer Kooperationspartner für die Elternbildung in diesem Bereich.

Die Mobilitätserziehung sollte aber auch eine wichtige Aufgabe der Erziehungsarbeit im Kindergarten werden. Das Wohn- und Kindergartenumfeld gehört zur kindlichen Lebenswelt und ist ein wichtiges Lernfeld für Kinder. Im Wohnumfeld sammeln Kinder Bewegungs- und Spiel-Erfahrungen und knüpfen soziale Kontakte. Sie sollten frühzeitig lernen, sich in dieser Lebenswelt sicher, sozial und umweltfreundlich zu bewegen.

## 2.5 Mobilitätserziehung in der Grundschule

Die zukunftsorientierten Ansätze zur Mobilitätserziehung in der Grundschule in Deutschland zeichnen sich durch drei zentrale Schwerpunkte aus (Warwitz 1993; KMK, 1994, Spitta, 1995, Stevens 1997; Kahlert 1998; Limbourg 2000, 2001, 2002; Limbourg u.a., 2000):

- Damit sich Kinder in ihrem Wohn- und Schulumfeld selbstständig bewegen können, müssen sie lernen, sich im Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bussen und Bahnen so sicher wie möglich zu bewegen und Risiken und Gefahren zu erkennen und zu bewältigen (Schulwegtraining zu Fuß in der ersten und mit dem Fahrrad in der vierten Klasse, sicherheitsorientierte Schulumfelderkundungen, Fußgängertraining, Roller-, Fahrrad- und Skater-Training, Bus- und Bahn-Training).
- Damit sich Kinder in unserer „*bewegungsarmen*“ Auto-, Fernseh- und Computer-Zeit mehr bewegen und dadurch ihre psychomotorischen Fertigkeiten/Kompetenzen besser ausbilden können, muss die Mobilitätserziehung die Nutzung von bewegungsfreudigen Fortbewegungsarten (Zu Fuß gehen, Roller- und Radfahren, Skaten) durch entsprechende Unterrichtsangebote (Fußgängertraining, Schulwegtraining, motorisches Roller/Radfahrtraining, Skater-Training, Verkehrstraining mit dem Fahrrad, *"Walk to School"* – Woche, Projekt *„Autofreie Schule“*, Bleyer 1992) fördern. Auch das *„Move it“* Programm der Deutschen Verkehrswacht leistet einen Beitrag zur Förderung der Bewegungssicherheit und damit auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern im Grundschulalter (Kunz 1993, Klute 1997).
- Damit Kinder ohne große Gefährdung durch den Straßenverkehr in ihrem Wohnumfeld zu Fuß gehen, Rad fahren und spielen können, muss der Verkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen im Schuleinzugsgebiet weniger gefährlich als bisher für Kinder werden. Mit



diesem Ziel müssen Kinder frühzeitig dazu befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort mitzuwirken (z.B. Aufklärung von Autofahrern durch Schulkinder über die Schwierigkeiten von Kindern im Straßenverkehr, Tempo 30 - Kontrollen durch die Polizei in Zusammenarbeit mit Schulkindern, Beteiligung von Kindern an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in den Gemeinden, Kinderparlamente usw.).

Aus diesen drei Schwerpunkten ergeben sich folgende Konsequenzen für die schulische Verkehrserziehung:

### **2.5.1 Kinder zu Fuß unterwegs**

Die Grundschul Kinder sollen den Schulweg möglichst nicht im elterlichen Auto sondern zu Fuß zurücklegen. Gehen ist umwelt- und bewegungsfreundlich und bietet den Kindern vielfältige psychomotorische, kognitive und soziale Lernmöglichkeiten (Zinnecker 1996; Limbourg 1999, 2002, Wohltmann 2002).

Da Grundschul Kinder aufgrund ihres physischen und psychischen Entwicklungsstandes nur begrenzt in der Lage sind, sich verkehrssicher zu verhalten, muss das angemessene Verkehrsverhalten auf Schul- und Freizeitwegen frühzeitig, d.h. bereits am Ende der Kindergarten- und am Anfang der Grundschulzeit sowohl in der Familie als auch in der Grundschule kontinuierlich eingeübt werden. Das Schulwegtraining im "realen" Straßenverkehr zu Beginn der ersten Klasse ermöglicht den Erwerb erforderlicher Verkehrskompetenzen und fördert außerdem die Entwicklung von Orientierungssinn und räumlichem Vorstellungsvermögen (Limbourg 2002; Sauerborn 2002; Spitta 2002).

Grundschul Kinder verhalten sich aber auch nach einem Verkehrstraining nicht immer zuverlässig „verkehrssicher“, denn die Ablenkungsgefahr ist in diesem Alter entwicklungsbedingt noch sehr groß. Aus diesem Grund müssen Kinderwege im Verkehr durch technische und bauliche Maßnahmen "gesichert" werden (Limbourg u.a. 2000). An der Konzeption und Planung von Schulwegsicherheitsmaßnahmen werden Kinder im Rahmen von Unterrichtsprojekten beteiligt, z.B. als "Schulweg-Detektive", die Gefahrenpunkte auf ihren Schul- und Freizeitwegen ermitteln und Vorschläge zur Beseitigung der Gefahren erarbeiten (VCD 1996; ADAC, 1998; Sauter, 1997; Limbourg/Reiter 1998, Spitta 2001).

Auch polizeiliche Überwachungsaktionen werden in den Verkehrsunterricht integriert. So können beispielsweise Tempo 30-Kontrollen durch die Polizei zusammen mit Kindern durchgeführt werden. Die Kinder klären dabei die Autofahrer über ihre altersbedingten Schwierigkeiten mit dem Straßenverkehr auf. Mit diesem Ziel überreichen sie den Autofahrern Zeichnungen, Slogans oder Reime und sie sprechen mit den Autofahrern über die Gefahren für Kinder im Straßenverkehr (Stevens 1997).

Damit die Eltern für ihre Kinder möglichst wenig gefährliche Schulwege auswählen, erhalten sie in der Schule "Schulwegpläne" für ihre Kinder. Diese Pläne zeigen Eltern und Kindern den jeweils sichersten Weg zur Schule auf. Dazu werden auf ihnen Gefahrenstellen und Überquerungshilfen (wie Ampeln und Fußgängerüberwege) deutlich gekennzeichnet. Zusätzlich enthalten die Pläne wichtige Orientierungspunkte (z.B. Kirche, Spielplatz, Kiosk) und die Haltestellen von Bussen und Bahnen. Schulwegpläne können von älteren Schüler/innen (z.B. aus der 4. Klasse) im Rahmen von Projekten für die Schulanfänger angefertigt werden.

### 2.5.2 Kinder mit Roller und Fahrrad unterwegs

Da das Fahrrad mit Abstand das gefährlichste Verkehrsmittel in der Grundschule und auch noch in den weiterführenden Schulen ist, werden die Kinder in der Regel aufgefordert, grundsätzlich nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen, bevor sie die Radfahrausbildung in der vierten Klasse absolviert haben und ein Rad-Schulwegtraining durchgeführt wurde. Ausnahmen gibt es nur in Gebieten, die ausreichend Sicherheit für den Radverkehr bieten. In diesem Zusammenhang muss eine intensive Elternberatung stattfinden.

Die Fahrradausbildung sollte mit einem Roller-Training in der ersten Klasse der Grundschule beginnen (Jackel 1996; Kästel/Lindner 2002). Ein motorisches Radfahrtraining im Schonraum sollte in der zweiten und dritten Klasse folgen (Berger u.a. 1987). In der vierten Klasse sollte dann das Radfahrtraining in der Jugendverkehrsschule und anschließend im realen Straßenverkehr durchgeführt werden (Hohenadel u.a. 1997). Am Ende der Fahrradausbildung wird die Radfahrprüfung an allen Grundschulen in Kooperation mit Beamten der Verkehrspolizei durchgeführt. Nach der Fahrradausbildung sollten die Kinder einen Schulwegplan für Radfahrer erhalten.

Sehr gute Beispiele für einen fächerübergreifenden Unterricht mit dem Thema „Radfahren“ finden sich bei Probst (1999).

### 2.5.3 Kinder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs

Mit dem Ziel, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bereits bei Kindern zu fördern und die Sicherheit in Bussen und Bahnen für diese Zielgruppe zu verbessern, haben die meisten deutschen Bus- und Bahn-Betriebe in den letzten Jahren Ansätze zur Mobilitätserziehung in der Grundschule entwickelt (Bleyer/Bleyer 2002). In diesen Programmen geht es um die Sicherheit von Kindern in Zusammenhang mit der Nutzung von Bussen und Bahnen, um die Umwelt- und Gesundheitsproblematik des motorisierten Individualverkehrs und um das Sozialverhalten im öffentlichen Verkehr (Hilfeleistung, Vandalismus, Gewalt usw.).

Die Programme enthalten in der Regel ein Schülerheft, eine Anleitung für Lehrer/innen und Kopiervorlagen für den Unterricht. Dazu gibt es häufig Videofilme und/oder Lernspiele. Durch die Programme lernen die Kinder den lokalen öffentlichen Verkehr kennen und benutzen (Streckennetz, Verkehrsmittel, Fahrpläne, Bahnhöfe, Haltestellen usw.). Außerdem lernen sie verkehrssichere Verhaltensweisen in Zusammenhang mit der Nutzung von Bussen und Bahnen. Am Ende der Unterrichtseinheiten steht dann häufig eine Rallye mit dem öffentlichen Verkehr, bei der die Schüler - ausgerüstet mit einem Fragebogen - eine Fahrtroute quer durch die Stadt bewerkstelligen und an verschiedenen Stationen lustige und knifflige Aufgaben lösen. Andere Programme bieten als Abschluss eine "Fuchsjagd" (Ein Team von "Füchsen" wird von den Jägern gesucht. Die Suche erfolgt unter Benutzung von Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen).

Folgende Verkehrsunternehmen bieten Programme für die Grundschule an (vgl. Kalwitzki 1991; Bleyer 1995; Möller/Heer 1996; Flade u.a. 1996; Limbourg 1995, 1996, 1997):

- Hamburger Verkehrsverbund (HVV): Wir fahren mit dem HVV
- Verkehrsgesellschaft Nürnberg (VAG): Wir kennen uns aus mit Bus und Bahn
- Stuttgarter Straßenbahnen (SSB): Vorsicht Straßenbahn - Ein Unterrichtsprogramm für die 1. und 2.Klasse

- Autokraft: Bus-Schule Schleswig-Holstein
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Anne und Jan fahren zum Zirkus - Unterwegs mit Bus und Bahn
- Stadtwerke Aschaffenburg: Der Schüler als Fahrgast - Schulpädagogisches Konzept
- Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG): Praxistag Bus, Praxistag Bahn und Praxistag Tram
- Verkehrsverbund Stuttgart (VVS): Wohin geht die Fahrt?
- Stadtwerke Wolfsburg (WVG): Wir fahren mit dem Bus
- Verkehrsgesellschaft Lippe (VGL): Unterrichtsmaterialien für die Primarstufe
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Unterwegs mit Bus und Bahn
- Münchner Verkehrsverbund (MVG): Wer kennt den MVG genau?
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): Wir gehören zusammen! Unterwegs mit Bus, Bahn und Co.
- Mannheimer Verkehrsverbund (MVG): Öffentlicher Personennahverkehr in Mannheim
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN): Zauberhafte Busschule

## **2.6 Schwerpunkte und Inhalte der Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe I**

Die Mobilitätserziehung für die Altersgruppe der 11- bis 15-jährigen Kinder sollte folgende thematische Schwerpunkte haben:

### **2.6.1 Der neue Schulweg**

Der Weg zur weiterführenden Schule wird von den Kindern meistens mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Der neue Schulweg mit seinen Gefahren ist den Sekundarstufen-Anfängern oft nicht bekannt. Das kann ein Grund für die überproportionale Unfallhäufigkeit von Schülern auf ihren Schulwegen sein – mit dem Fahrrad, mit Inline-Skates oder Kickboards (BUK 2002, Limbourg u.a. 2000). Der Schulweg sollte deshalb zu Beginn der 5.Klasse trainiert werden (Fahrradtraining, Skater-Training, Bus- und Bahntraining). Die Schulfächer Sport und Erdkunde bieten dazu die besten Voraussetzungen, aber auch in anderen Schulfächern sind Fahrradtouren und ÖPNV-Fahrten möglich. Sie sollten nicht nur zur Erreichung eines Ziels geplant werden (z.B. Zoo-Besuch in Biologie), sondern auch zur Vermittlung von Radfahrkompetenzen im Verkehr.

### **2.6.2 Inline-Skating**

Inline-Skating ist eine umweltfreundliche Fortbewegungsart, die ab dem 11. Lebensjahr verstärkt dazu genutzt wird, Wege – auch im Straßenverkehr - zurückzulegen. Da die Nutzung von Inline-Skates in diesem Alter häufig mit Unfällen verbunden ist, werden bereits in vielen weiterführenden Schulen Projekte zu diesem Thema durchgeführt. Das neue Programm „*Skate & Roll*“ der Deutschen Verkehrswacht (2001) liefert pädagogische Grundlagen für Inline-Skating-Projekte (Schützausrüstung, Spielräume finden/schaffen, Fahrtechnik und Fahrpraxis, Gefahren, Wege im Verkehr zurücklegen, Fahren in der Gruppe, Regeln für Skater, Projektbeispiele). Auch andere rollende Fortbewegungsarten (z. B. Kickboards, Skateboards, Rollschuhe) sollten – je nach Bedarf (und Mode) – einbezogen werden.

### **2.6.3 Radfahren**

Für Kinder im Alter von 10 bis 15 Jahren ist das Radfahren eine der wichtigsten Mobilitätsmöglichkeiten, aber auch größte Gefährdungsursache im Straßenverkehr (Limbourg 1996). Aus diesem Grund wird das Radfahren nicht nur in der Grundschule, sondern auch in der Sekundarstufe I thematisiert (Schulwegtraining, Wohn- und Schulumfelderkundungen, Fahrra-

ausflüge, Fahrradprojekte und Fahrradwerkstätten, fahrradfreundliche Verkehrsplanung, usw.).

Das Programm „Radfahren 5 – 10“ der Deutschen Verkehrswacht bietet eine umfangreiche Sammlung von Unterrichtsvorschlägen zum Thema „Radfahren“ für verschiedene Schulfächer in der Sekundarstufe I:

- Regeln regeln den Verkehr
- Verkehrsklima: Fahrradfreundlich
- Radfahren gestern – heute – morgen
- Mobilität und Verkehrsmittelwahl
- Die Fahrradwerkstatt – mehr als Technik
- Mit dem Rad auf Touren kommen

Eine Fahrradwerkstatt ist eine gute Möglichkeit, im Rahmen des Technik-Unterrichts die Schüler/innen an das Radfahren heranzuführen – z.B. mit dem Bau von „*verrückten Fahrrädern*“ (Holzscheibenrad, „exzentrisches Speichenrad, Draisine oder Laufrad, Lenkrad-Fahrrad, Gelenkrad, Fahrrad mit Allradantrieb, Hochrad, Stehrad, Drei-Rad, usw.) aus alten Fahrrädern (vgl. Anleitungen zum Bau, Tischler 1985). Bei Tischler (1985) finden sich auch Unterrichtsvorschläge zum Thema „Radwandern“ und für Klassenfahrten mit dem Fahrrad.

#### 2.6.4 Bus- und Bahn fahren

In den weiterführenden Schulen stehen neben der Verkehrssicherheit auch ökologische und soziale Aspekte des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Die Programme versuchen, den Schüler/innen eine umweltgerechte Verkehrsmittelwahl näher zu bringen.

Die Unterrichtsmaterialien geben Auskünfte über die Ökobilanz einzelner Verkehrsmittel, sie analysieren die Verkehrssituation vor Ort (Verkehrsbelastung, Schadstoffe, Sozialverhalten im Verkehr usw.), sie beschäftigen sich mit Fragen der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik, sie behandeln die Themen "Verkehr und Umweltschutz", "Mobilität und Gesellschaft" usw. Hinzu kommen noch soziale Themen wie "Vandalismus", "Helfendes Verhalten", "Gewalt". Folgende Programme richten sich an die Sekundarstufe I:

- Hamburger Verkehrsverbund (HVV): Wir fahren mit dem HVV (Klassen 5 und 6)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS): Fahren mit Bus und Bahn - Ein Programm für die Sekundarstufe I
- Autokraft: Bus-Schule Schleswig-Holstein (Klassen 5 und 6)
- Stadtwerke Aschaffenburg: Der Schüler als Fahrgast (Hauptschule)
- Großraum-Verkehr-Hannover (GVH): Voll abgefah'r'n - Mit Bus und Bahn unterwegs durch den Großraum Hannover (5. und 6. Klasse)
- Verkehrs-Gesellschaft Lippe (VLG): Unterrichtsmaterialien für die Sekundarstufe I
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Unterwegs mit Bus und Bahn (Sekundarstufe I)
- Münchner Verkehrsverbund (MVG): München (umwelt) verbunden (Sekundarstufe I)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): Wir gehören zusammen! Unterwegs mit Bus, Bahn und Co. (Klassen 5 bis 10)
- Deutsche Bahn AG: "In letzter Sekunde", eine Unterrichtseinheit zum Thema "Mutproben" im Bereich der Bahn.

#### 2.6.5 Risikoverhalten/Mutproben

Tödliche Verkehrsunfälle bei 10- bis 15-jährigen Kindern sind oft die Folge von riskanten "Mutproben" (Limbourg u.a. 2000): Kinder laufen über stark befahrene Autobahnen, setzen

sich auf Schienen vor herannahenden Zügen oder surfen auf Autos und Bahnen, um ihren „Mut“ unter Beweis zu stellen. Oft werden dabei die Risiken nicht richtig eingeschätzt. So kann beispielsweise das Klettern auf Waggonen im Bahnbereich von den Kindern als eine Mutprobe zur Überwindung der Angst vor Bestrafung bei Entdeckung verstanden werden. Die viel größere Verletzungsgefahr durch einen Stromschlag ist diesen Jugendlichen häufig nicht bewusst. Auch Graffiti-Sprayer im Bahnbereich unterschätzen häufig die Gefahr, von Zügen erfasst zu werden.

Aus diesen Gründen hat die Deutsche Bahn die Unterrichtseinheit „*In letzter Sekunde*“ entwickelt. Sie thematisiert das Thema „*Mutproben*“ im Bereich der Bahn für die Sekundarstufe I.

### **2.6.6 Verkehr und Gesundheit**

Im Rahmen der Mobilitätserziehung als Gesundheitserziehung werden die Schüler/innen an gesundheitsverträgliche und bewegungsfreudige Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Rollerfahren, Radfahren, Inline-Skating usw.) herangeführt. Da diese bewegungsintensiven Mobilitätsformen – leider auch - mit Unfallrisiken verbunden sind, darf in diesem Bereich die Sicherheitserziehung nicht zu kurz kommen.

Kinder lernen außerdem, durch ihr Verhalten im Verkehr ihre eigene Gesundheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer/innen zu schützen. Und sie lernen auch noch, sich für eine gesundheitsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung einzusetzen (Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, Tempo 30 - Zonen, Radwege, usw.).

Folgende Themenbereiche werden dabei berücksichtigt:

- Die Auswirkungen von verkehrsbedingten Unfallverletzungen auf die Gesundheit der Menschen
- Die Auswirkungen von verkehrsbedingten Schadstoffen und Lärm auf die Gesundheit der Menschen (Müller 1993; Heudorf 1997)
- Die Auswirkungen des verkehrsbedingten Bewegungsmangels auf die Gesundheit
- Die Wirkungen von Alkohol, Drogen, Medikamenten, Ermüdung, Ernährung usw. auf die Verkehrstüchtigkeit

### **2.6.7 Verkehr und Umwelt**

Im Rahmen der schulischen Mobilitätserziehung lernen die Schüler/innen verschiedene Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den motorisierten Verkehr kennen. Folgende Themenbereiche sind dabei von Bedeutung:

- Auswirkungen verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen auf den Boden, auf die Luft, auf Pflanzen und auf Tiere (Wichmann 1995; Sprünken u.a. 1998; Müller und Malzahn 1998)
- Klimatische Veränderungen als Folge der verkehrsbedingten Kohlendioxid-Emissionen, sowohl auf lokaler Ebene (Stadtklima) als auch weltweit (Treibhauseffekt) (Schirmer u.a. 1993)
- Auswirkungen der Bodenversiegelung und Landschaftszerschneidung auf die Natur und auf die Tierwelt
- Tiere als „Unfallopfer“ des Straßenverkehrs (Krötenwanderungen, Wildwechsel,...)
- Ökologisch orientierte Stadt- und Verkehrsplanung
- Kinderfreundliche Verkehrsumwelten

## Zusammenfassung

Das Hauptziel einer zukunftsorientierten Verkehrs-/Mobilitätserziehung ist die Hinführung der Kinder und Jugendlichen zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf die Sicherheit, die Gesundheit und die Umwelt der Menschen.

Kinder und Jugendliche sollten lernen, sich im Verkehrsraum kompetent zu bewegen und Unfälle zu vermeiden. Zugleich sollten sie aber auch ein kritisches Verständnis für den Verkehr und seine Komponenten erlangen und damit befähigt werden, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Verkehrsmittelnutzung kritisch zu hinterfragen, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken und Mobilitätsentscheidungen "bewusst" und „kompetent“ zu treffen.

Aus dieser übergreifenden Zielsetzung ergeben sich für die Verkehrs-/Mobilitätserziehung folgende Lernziele:

- Schüler/innen sollten befähigt werden, durch ihre Kenntnisse, durch ihre Einstellungen und durch ihr Verhalten in Bezug auf Mobilität und Verkehr einen Beitrag zu ihrer eigenen Verkehrssicherheit und zur Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer/innen zu leisten. Dabei soll es nicht nur um den Erwerb von Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum gehen, sondern auch um das Erlernen von Strategien zur aktiven Veränderung der derzeitigen Situation, z.B. durch Beteiligung an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in Städten und Gemeinden. Im Rahmen dieser unfallpräventiven Sicherheitserziehung müssen alle für Kinder relevanten Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Skaten, Mitfahren in Bussen und Bahnen, Mitfahren im Pkw, Mofa-, Motorrad- und Autofahren) im Unterricht behandelt werden.
- Schüler/innen sollten lernen, sich als Verkehrsteilnehmer/innen mitverantwortlich und rücksichtsvoll zu verhalten und auf diese Weise auch zu einer Humanisierung des Verkehrs beitragen. Soziale Kompetenzen wie kooperatives und partnerschaftliches Verhalten, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft sollen dabei vermittelt werden.
- Kindern und Jugendlichen sollten die verkehrsbedingten Risiken für die Gesundheit vermittelt werden (z.B. Bewegungsmangel, Schadstoffemissionen, Lärm), damit sie durch ihr Mobilitätsverhalten ihre eigene Gesundheit und die Gesundheit der anderen Verkehrsteilnehmer/innen schützen. Gleichzeitig sollten sie an gesundheitsverträgliche und bewegungsfreudige Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Rollerfahren, Radfahren, Skaten, usw.) herangeführt werden.
- Im Rahmen der Umwelterziehung sollen Kinder und Jugendliche die verschiedenen Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen lernen (motorisierter Straßenverkehr, Luftverkehr). Auf der Grundlage dieses Wissens sollen sie in die Lage versetzt werden, durch ihr Mobilitätsverhalten einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt zu leisten. Dabei geht es nicht nur um die Natur, sondern auch um die durch den Menschen geschaffene Umwelt (z.B. Stadtplanung, Verkehrsraumgestaltung).

Die Verkehrs-/Mobilitätserziehung sollte vom Kindergarten bis zur Sekundarstufe II sowohl fächerintegriert (z.B. in Sachkunde, Sport, Technik, Biologie, Physik, Mathematik, Sprachen, Religion, Ethik) als auch fächerübergreifend (z.B. Projekte, Werkstätten) kontinuierlich angeboten werden und schrittweise Kompetenzen bei der Nutzung der –je nach Alter– im Vordergrund stehenden Mobilitätsformen vermitteln. Der Schwerpunkt sollte dabei auf gesundheitsfördernde und umweltverträgliche Mobilitätsformen gelegt werden (zu Fuß gehen, Radfahren, Skaten, Bus- und Bahnfahren).

Will die Mobilitätserziehung nicht nur Wissen vermitteln sondern das Verhalten der Menschen nachhaltig beeinflussen, dürfen nicht nur kognitive, sondern müssen auch affektive (emotionale) und verhaltensorientierte (psychomotorische) Lernziele berücksichtigt werden.

## Literatur

- ADAC/SHELL (1998): Schulweg-Detektive decken auf! Der Schülerwettbewerb für mehr Verkehrssicherheit, München.
- Berg, B. (1997): Elternarbeit im Wandel. In: Institut Sicher Leben (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 122 - 127.
- Berger, M./Haake, D./Hohenadel, D. (1987): Motorisches Radfahrtraining für den Vorschul- und Primarbereich. Rot-Gelb-Grün-Lehrmittel, Braunschweig.
- Bleyer, G. (1992): Aktionswoche „Autofreie Schule“. Grundschule, 24, 2, S. 60 – 62.
- Bleyer, G. (1995): "Wir fahren mit dem HVV". Zeitschrift für Verkehrserziehung, 45, 2, 7 - 10.
- Bleyer, G. (1989): "Verkehrserziehung ist Umwelterziehung, Sozialerziehung und Sicherheitserziehung", Zeitschrift für Verkehrserziehung, 39, 3, 12 -15.
- Bleyer, G. (1997): "Neue Wege der Mobilitätserziehung", in: Verkehrsclub Deutschland (1997), Symposium "Kinder im Verkehr", Hamburg, 1996, S. 19 - 24.
- Bleyer, R./Bleyer, G. (2001): Mobil mit Bus und Bahn - Umsteigen bitte! In: Sache-Wort-Zahl, 2001, 29. Jahrgang, Heft 38: Verkehr, S. 22 - 27.
- Böcher, W. (1983): "Verkehrserziehung als Sozialerziehung", Zeitschrift für Verkehrserziehung, 36, 1, 6 - 12.
- Bongard, A. (1971): Verkehrserziehung im Vorschulalter. In: Schulze, H. (Hg.): Straßen für das Jahr 2000, Neukirchener Verlag des Erziehungsvereins, Neukirchen-Vlyn.
- Bongard, A. (1996): "Erziehung und Bildung zu umweltbewusster Mobilität", in: Smeddinck, U. (Hg.): Umweltverkehr, Umweltwissenschaften, Band 8, Eberhard Blottner Verlag, Taunusstein.
- Briese, V. (1991): "Alternatives Verkehrslernen statt Unfallverhütungstraining in der automobilen Risikogesellschaft", in: Koch, H. (Hg.): Die neue Verkehrserziehung - Modelle, Konzeptionen, Theorien, Vogel Verlag, München, S. 33 - 52.
- Deetjen, G. (1997): Verkehrspädagogik als Motivator für intelligente Mobilität, Zeitschrift für Verkehrserziehung, 47, 3, 27 - 30.
- Deetjen, G. (1999): Neue Aufgaben für die Verkehrserziehung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 45, 2, 50 – 56.
- Der Senator für Wirtschaft und Verkehr, Berlin (Hg.) (1980): Verkehrserziehung in der Großstadt. Rot-Gelb-Grün Verlag, Braunschweig.
- Deutsche Bahn/Stiftung Lesen (2001): "In letzter Sekunde". Stiftung Lesen, Mainz.
- Deutsche Verkehrswacht (2001): Skate & Roll. Inline-Projekte für die Sekundarstufe, Meckenheim.
- Deutsche Verkehrswacht (1991): Radfahren 5 – 10. Unterrichtsprojekte für die Sekundarstufe I, Meckenheim.
- Engels/Hederer/Heidbüchel/Walter (1974): Verkehrserziehung im Vorschulalter, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn-Bad Godesberg.
- Eubel, K.D. (1991): Die Entwicklung der (auto-)mobilen Gesellschaft und die Folgen für die Verkehrserziehung der Zukunft, in: Koch, H. (Hg.) (1991): Die neue Verkehrserziehung - Modelle, Konzeptionen, Theorien, Vogel Verlag, München, S. 52 - 74.
- Eubel, K.D. (1996): Verkehrserziehung: Generelles Umdenken und die Entwicklung von Alternativen. In: Flade, A./Eubel, K.D./Kalwitzki, K.P./Quel, J. (1996): Mobilität in jungen Jahren, Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- Fack, D. (2000): Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945. Leske und Budrich, Opladen.
- Flade, A./Kalwitzki, K.P./Limbourg, M. (1996): "Öffentlicher Verkehr" im Schulunterricht. Verkehrszeichen, 2, 20 24.
- Geising, H./Lob, R. (1991): Umwelterziehung in der Primarstufe. Agentur Dieck, Heinsberg.
- Gorges, R. (1974): Verkehrserziehung beginnt im Kindergarten. Rot-Gelb-Grün-Verlag, Braunschweig.
- Gorges, R. (1984): Verkehrserziehung - auch soziale Erziehung?, Grundschule, 11, 44 - 47.
- Gregersen, N. und Nolén, S. (1994): Children's road safety and the strategy of voluntary Traffic Safety Clubs. Accident, Analysis & Prevention, 26, 4, 463-470.
- Günther, R. (1979): Die Rolle der Erziehungspersonen in der vorschulischen Verkehrserziehung. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 24, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, Köln.
- Hammer, U. (1995): "Kind und Verkehr" - Ein Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder. In: Institut Sicher Leben (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 326 - 334.
- Hauer, W./Tramm, K. A. (1926): Methodisches Handbuch für den Verkehrsunterricht in Schulen, Schlimpert & Püschel, Meißen.
- Heudorf, U. (1997): Verkehr und Allergien: Auswirkungen von verkehrsbedingten Schadstoffen auf die Gesundheit von Kindern, in: Kühn, K. (Hg.), Wohin geht die Fahrt?, Dokumentation zu der 3. Saarländischen Ökopädiatrie-Tagung des Berufsverbandes der saarländischen Kinder- und Jugendärzte und -ärztinnen, Neunkirchen, 1997, 27 - 41.

- Hielscher, H. (1984): Aufbau sozialer Grundfähigkeiten in der Verkehrserziehung. *Grundschule*, 11, 16 - 19.
- Hohenadel, D. u. a. (1997): Radfahrunterricht in der Grundschule und Jugendverkehrsschule, 1. und 2. Klasse, Rot-Gelb-Grün-Verlag, Braunschweig.
- Hoppe, H. (1997): Der Straßenverkehr als Feld sozialen Lernens für Mädchen und Jungen, in: Verkehrsclub Deutschland (1997): Symposium „Kinder im Verkehr“, Hamburg, 1996, 63 - 68.
- Jackel, B. (1996): Der Kinderroller als psychomotorisches Übungsgerät. *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 46, 1, S. 19 – 22.
- Kästel, C./Lindner, U. (2002): Auch Roller fahren will geübt sein – Roller fahren im Sportunterricht der Grundschule. *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 52, 2, S. 8 – 10.
- Kahlert, J. (1998): Gefahren erkennen - Risiken abwägen - Selbständigkeit gewinnen. *Sache-Wort-Zahl*, 26, Juli, 4 - 11.
- Kalwitzki, K.P. (1991): Öffentlicher Verkehr im Unterricht. *Verkehrszeichen*, 1, 19 - 23.
- Kalwitzki, K.-P. (1994): Verkehrsverhalten in Deutschland. Daten und Fakten, in: Flade, A. (Hg.), (1994): Mobilitätsverhalten - Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Beltz, Weinheim, 15 - 24.
- Kalwitzki, K.-P./Riedle, H. (1995): Mobilität im Schulunterricht - Vorschläge und Materialien für eine neue Verkehrserziehung, *Verkehrszeichen*, 1, 13 - 20.
- Klüsche, W. (1981): Praxis der Verkehrserziehung im Kindergarten- und Grundschulalter. Herder, Freiburg im Breisgau.
- Klute, H. (1997): Zum Stellenwert der Bewegungs- und Sozialerziehung im Spektrum der Verkehrserziehung, *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 47, 1, 4 - 27.
- Koch, H. (2002): Die Busschule der Hagener Straßenbahn AG, *Verkehrszeichen*, 18, 2, S. 23-27.
- Kultusministerkonferenz (1973): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der KMK vom 7. Juli 1972. In: KMK (1973): Kulturpolitik der Länder 1971 - 1972, Bonn, 297 - 301.
- Kultusministerkonferenz (1994): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule vom 17.6.94, Bonn. In: *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 45, 1, 1995, 4 - 8.
- Kunz, T. (1993): Weniger Unfälle durch Bewegung, Hoffmann, Schorndorf.
- Limbourg, M. (1995): Kinder im Straßenverkehr, GUVV-Westfalen-Lippe, Münster, Kap. 10 "Verkehr und kindliche Gesundheit", 99 - 101.
- Limbourg, M. (1995): Straßenverkehr und Gesundheit, *Grundschule*, 6, 51 - 52.
- Limbourg, M. (1995): Mobil und Sicher mit dem öffentlichen Personenverkehr. *Mobil und Sicher*, 6, 6 - 8.
- Limbourg, M. (1996): Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung, *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 46, 3, 7 - 8.
- Limbourg, M. (1996): Radfahren – die unterschätzte Gefahr in der Sekundarstufe. *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 46, 1, S. 6 – 8.
- Limbourg, M. (1996): Verkehrspädagogische ÖPNV - Programme. *Mobil und Sicher*, 3, 12 - 13.
- Limbourg, M. (1997): Mobil und sicher mit dem öffentlichen Verkehr, in: Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): Bericht über die Internationale Konferenz "Mobilität & Sicherheit" im Oktober 1997, Wien.
- Limbourg, M. (1999): Mehr Sicherheit auf Schulwegen. *Grundschule*, 7-8, S. 73-74.
- Limbourg, M. (2000): Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Jugendalter. Vortrag bei der Tagung "Jugendliche, Mobilität und ÖPNV" Hannover bei der ÜSTRA im Januar 2000, Tagungsdokumentation, S. 1-16.
- Limbourg, M. (2000): Ziele und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Vortrag bei der ADAC-Tagung "Schulverkehrserziehung auf den Weg in die Zukunft" in Bonn, November 1998. Tagungsbericht, ADAC, München, 2000, S. 38-58 und als Kurzfassung in: *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 1999, 4, S. 3 – 8.
- Limbourg, M. (2001): Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule. *Sache-Wort-Zahl*, 38, Juni, 4-11.
- Limbourg, M. (2001): Die Rolle der Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Vortrag bei der Tagung des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen "Kinder im Straßenverkehr - aber sicher!" am 5. Dezember 2001 in Düsseldorf.
- Limbourg, M. (2002): Kinder unterwegs im Verkehr - Risiken und Gefahren auf Kinderwegen. In: *Sache-Wort-Zahl*, 30. Jahrgang, Heft 47, S. 9-16.
- Limbourg, M. (2003): Kinder sicher unterwegs - Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit den Schwerpunkten "Sicherheitserziehung und Unfallprävention". In: Siller, R. (Hg.) (2003): *Kinder unterwegs - Schule macht mobil. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule*. Auer Verlag, Donauwörth.
- Limbourg, M./Flade A./Schönharting, J. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen.
- Limbourg, M./Gerber, W.D.(1979): Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern, Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 23.
- Limbourg, M./Holeweg, S./Köhne, C. (1999): Optimierung des Programms "Kind und Verkehr". Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen über das Forschungsprojekt FE 82.143/1997, Bergisch Gladbach, [www.uni-essen.de/traffic\\_education/](http://www.uni-essen.de/traffic_education/)



- Limbourg, M./Reiter, K. (1998): "Wenn ich Verkehrsminister wäre...", Zeitschrift für Verkehrserziehung, 48, 2, 34 und 48, 3, 34.
- Manzey, D./Gorges, R. (1977): Handbuch zur Vorschulverkehrserziehung. Rot-Gelb-Grün Lehrmittel, Braunschweig.
- Meyer, D. (1975): Vorschulische Verkehrserziehung. Verbeet Verlag, Oberhausen.
- Möller, K./Heer, E. (1996): "Vorsicht Straßenbahn!" Verkehrssicherheit in der Stadt. In: Sicher Leben: Bericht über die 2. internationale Tagung "Kindersicherheit: Was wirkt?" in Essen, Wien, 1997.
- Müller, E. A. (1993): Luft zum Atmen für unsere Kinder, Globus, 11-12, 328 – 329.
- Müller, M. und Malzahl, A. (1998): Unterrichtseinheit zur Verkehrserziehung im Rahmen des Faches Biologie (Umwelterziehung). Zeitschrift für Verkehrserziehung, 47, 4, 10 und 27.
- Munsch, G. (1968): Verkehrserziehung und Maßnahmen zum Schutze gegen Verkehrsgefahren bei Kindern im vorschulischen Alter. Sonderdruck aus: Hederer, J. (1968): Handbuch für Kindergärtnerinnen und Erzieher. 3.Aufl., Don Bosco Verlag, München.
- Pallmann, S./Reinhardt, R. (1972): Rahmenplan zur Verkehrserziehung im vorschulischen Bereich. Deutsche Verkehrswacht/BAGUV, Bonn.
- Pilz, C. (1995): Von der Verkehrserziehung zum Mobilitätsunterricht. Verkehrszeichen, 1, 11 - 14.
- Probst, H. (1999): Das Fahrrad im Zentrum fächerübergreifenden Unterrichtes, polikopiertes Manuskript, Institut für Heil- und Sonderpädagogik der Universität Marburg, [probst@mail.uni-marburg.de](mailto:probst@mail.uni-marburg.de)
- Sauerborn, P. (2002): Wege gehen, Wege finden, Wege schaffen - Orientierung als Thema in der Grundschule. In: Sache-Wort-Zahl, 30. Jahrgang, Heft 47, S. 4 - 8.
- Sauter, D. (1997): "...weil die Autos so flitzen." Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern. Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger, Zürich.
- Schneider, H. (1975): Verkehrserziehung beginnt schon vor dem ABC, Rot-Gelb-Grün-Verlag, Braunschweig.
- Schirmer, H./Kuttler, W./Löbel, J./Weber, K. (Hg.) (1993): Lufthygiene und Klima. VDI Verlag, Düsseldorf.
- Schönharting, J. (1998): Umweltbelastung durch Verkehr - Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsbeeinflussung, in: FET & WW, Wirtschaft, Wissenschaft und Umwelt, R 15, Nr. 194, Universität Essen, Essen, 52 - 64.
- Schönharting, J. (1998): Mobilität und Unfallrisiko von Kindern und Jugendlichen, Vortrag bei dem ADAC-Symposium „Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft“ in Bonn, 1998.
- Schwier, V. (2001): Erfahrbare Mobilität. In: Sache-Wort-Zahl, 2001, 29. Jahrgang, Heft 38: Verkehr, S. 44 - 49.
- Spitta, P. (1995): Kinder im Verkehr - Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe, Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, Hamburg.
- Spitta, P. (2001): Verkehrserziehung zwischen Verhaltenstraining und Partizipation. In: Sache-Wort-Zahl, 2001, 29. Jahrgang, Heft 38: Verkehr, S. 12 - 21.
- Spitta, P. (2002): Laufend lernen: Der Schulweg in der 1. Klasse. In: . In: Sache-Wort-Zahl, 30. Jahrgang, Heft 47, S. 17 - 22.
- Sprünken, F./Thiemann, A./Wehner, R./Zorn, H. (1998): Unterrichtseinheit für das Fach Chemie – Auswirkungen der Schadstoffbelastung in der Luft auf die Umwelt. Zeitschrift für Verkehrserziehung, 48, 2, S. 7 – 10.
- Stevens, A. (1997): Projekte zur Schulwegsicherheit in der Grundschule. Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege, Hamburg.
- Statistisches Bundesamt (1971-1973): Straßenverkehrsunfälle 1970-1972, Wiesbaden.
- Strecker, D. (1974): Verkehrserziehung im Vorschulalter. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 1.
- Tischler, K. (1985): Verrückte Fahrräder – Anregungen für ein Bau- und Spielprojekt. In: Landau, G. (Hg.) (1985): Erlebnistage im Schulsport, rororo, Rowohlt, Reinbek, S. 93 – 110.
- Tischler, K. (1985): Radwandern – Tips und Anregungen für Klassenfahrten. In: Landau, G. (Hg.) (1985): Erlebnistage im Schulsport, rororo, Rowohlt, Reinbek, S. 82 – 92.
- Tost, A. (1938): Verkehrserziehung: eine notwendige Aufgabe der Schule, Berlin.
- Unger, R. (1995): Die Schulmobilitätsberatung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg. Verkehrszeichen, 4, 25-29.
- Verkehrsclub Deutschland (1996): Kinderverkehrsgutachten, Bonn.
- Walter, K. (1970): Verkehrserziehung in Kindergärten, Vorklassen und Schulen. In: Polizei-Technik-Verkehr, Heft 9.
- Warwitz, S. (1993): Verkehrserziehung vom Kinde aus, Schneider Verlag, Hohengehren.
- West, R./Sammons, P./West, A. (1993): Effects of a traffic club on road safety knowledge and self-reported behaviour of young children and their parents. Accident Analysis & Prevention, 25, 609-618.
- Wichmann, H. E. (1995): Auswirkungen verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen. Mobil und Sicher, 43, 1, 16 - 17.
- Winkler, W. (1974): Sicherheitstraining im Vorschulalter. Zur Theorie und Praxis der vorschulischen Verkehrserziehung, Rot-Gelb-Grün-Verlag, Braunschweig.
- Winterfeld, U. (1974): Probleme einer empirischen Fundierung der vorschulischen Verkehrserziehung, Rot-Gelb-Grün-Verlag, Braunschweig.
- Wohltmann, H. (2002): Zu Fuß zur Schule, FUSS e.V., Berlin [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)
- Zinnecker, J.: Straße als Lebensraum, In: Beck, M., Sergio, C., Köster-Goorkotte, I. (Hg.): Kinder in Deutschland - Realitäten und Perspektiven. Tübingen, DGVT-Verlag, 1997.

**Zeitschriften mit dem Schwerpunkten „Kindersicherheit“ und „Verkehrs-/Mobilitätserziehung“**

Deutsches Polizeiblatt, 2002, 20. Jahrgang, Heft 1: Kinderunfälle  
Innenministerium Nordrhein-Westfalen (2001): Kinder im Straßenverkehr – aber sicher!, Düsseldorf  
Grundschulunterricht, 1997, Heft 10: Verkehr  
Grundschule Sachunterricht, 2000: Heft 5: Im Verkehr  
Sache-Wort-Zahl, 1998, 26. Jahrgang, Heft 16: Risiko/Gefahren  
Sache-Wort-Zahl, 2001, 29. Jahrgang, Heft 38: Verkehr  
Sache-Wort-Zahl, 2002, 30. Jahrgang, Heft 47: Wege/Schulwege  
Unsere Jugend 2003, Heft 1 „Risiko“  
Zeitschrift für Verkehrserziehung, Rot-Gelb-Grün-Verlag/Verlag Heinrich Vogel