

## **Mobilitäts-/Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule**

### **1. Grundschul Kinder und Verkehr - Alles verkehrt?**

Kinder benötigen für ihre körperliche, psychische und soziale Entwicklung Freiräume für Bewegung, Spiel und Kontakt mit anderen Kindern (Zimmer, 1996). Bei Bewegungsspielen entwickeln Kinder wichtige psychomotorische Fähigkeiten wie Geschicklichkeit, Gleichgewichts- und Orientierungssinn. Beim Spiel mit anderen Kindern erwerben sie wichtige soziale Grundfähigkeiten wie Einfühlungsvermögen, Hilfsbereitschaft und Kooperationsfähigkeit. Auch die Sprachkompetenz wird beim Spielen mit anderen Kindern verbessert. Im Spiel lernen Kinder aufmerksam zu sein, sich zu konzentrieren und sich nicht ablenken zu lassen. Außerdem wird ihre Ausdauer trainiert. Auf ihren Wegen zum Kaufladen, zur Schule, zum Freund oder einfach beim "Streunen" durch das Wohn- und Schulgebiet entwickeln die Kinder eine Vorstellung von ihrem Lebensraum - sie bauen kognitive Landkarten ihrer Lebenswelt auf (Görlitz u.a., 1998). Bei der eigenständigen Erkundung ihres Wohn- und Schulumfeldes werden Kinder außerdem selbständig und unabhängig. Aus diesen Gründen ist die selbständige Mobilität von Kindern in ihrem Wohnumfeld sehr wichtig für ihre Entwicklung. Die schrittweise Aneignung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraumes ist eine wichtige Grundlage für eine angemessene physische, psychische und soziale Entwicklung im Kindesalter (Kahlert, 1998).

Die starke Zunahme des Straßenverkehrs und die damit einhergehende Gefährdung für Kinder schränkt ihre Möglichkeiten ein, sich in ihrem Wohnumfeld selbständig und unbeaufsichtigt zu bewegen, zu spielen oder andere Kinder zu treffen. Die Folgen dieser Entwicklung sind Bewegungsmangel, Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen, exzessiver Fernsehkonsum und Unselbständigkeit (Glogauer, 1995, Peek, 1995, Zeiher und Zeiher, 1998). Aus diesen Gründen haben Kinder heute häufig keine guten Chancen, ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß zu entwickeln. Und sie haben auch häufig zu wenig Möglichkeiten, im Schul- und Wohnumfeld unfallvermeidende Verhaltensweisen zu erlernen und einzuüben (Kunz, 1993, Limbourg u. a., 2000).

Von diesem Trend sind keineswegs alle Kinder gleichermaßen betroffen (Blinkert, 1993, 1998). Ob und in welchem Maße der derzeitige Verkehr die selbständige Mobilität von Kindern einschränkt, hängt ganz entscheidend von den Bedingungen im unmittelbaren Wohnumfeld ab. Bei einem kinderfreundlichen Wohnumfeld (Tempo 30, Verkehrsberuhigung) spielen Kinder lange draußen mit Gleichaltrigen und ohne Aufsicht (durchschnittlich 90 Minuten pro Tag). Ganz anders sieht der Alltag von Kindern aus, die in einem Wohnumfeld mit schlechter Aktionsraumqualität für Kinder (starker und schneller Verkehr) aufwachsen. Diese Kinder spielen kaum noch ohne Aufsicht mit Gleichaltrigen außerhalb der Wohnung (im Durchschnitt nur 30 Minuten pro Tag). Für das Spiel im Freien müssen Spielplätze oder Sportvereine aufgesucht werden. Dazu sind häufig die Transportdienste der Eltern erforderlich. Da viele Eltern aus verschiedenen Gründen (kein Zweitauto, Berufstätigkeit beider Eltern, usw.) dazu nicht in der Lage sind, verbringen viele Kinder den größten Teil ihrer Freizeit in der elterlichen Wohnung. Aus diesen Gründen hat auch die Anzahl der Kinder, die nachmittags vor dem Fernseher, dem Videogerät oder dem Computer sitzen, in den letzten Jahren deutlich zugenommen (Glogauer 1995). An die Stelle von unmittelbaren und authentischen Erfahrungen, die Kinder in ihrem Wohnumfeld machen können, treten virtuelle Medienerfahrungen aus zweiter Hand (Fernsehen und Computer).

Auch Zimmer (1996) konnte in ihrer Untersuchung mit rund 300 Kindern einen signifikanten Zusammenhang zwischen den Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld und den motorischen Leistungen der Kinder nachweisen. Die Ergebnisse ihrer Untersuchung zeigen, dass Kinder, deren Spielmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung als "sehr gut" beurteilt wurden, in ihrer motorischen Entwicklung signifikant höher eingestuft werden konnten als Kinder, die weniger gute Spielmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld besaßen. Ähnliche Ergebnisse wie Blinkert und Zimmer erhielt Björklid (1997) in Schweden: Bei kinderfreundlicher Wohnumfeld-Beschaffenheit dürfen 96% aller Schulkinder zu Fuß zur Schule gehen, bei einem wenig kinderfreundlichen Wohnumfeld nur 54% der Kinder. Auch die Schweizer Untersuchung von Hüttenmoser und Degen-Zimmermann (1995) kommt zu vergleichbaren Ergebnissen.

In England sind Hillmann u.a. (1990) der Frage nach den Auswirkungen des Verkehrs auf das Mobilitätsverhalten von 7- bis 15jährigen Kindern nachgegangen. Dabei wurden die Jahre 1971 und 1990 verglichen. Während 1971 noch 80% der Kinder alleine zur Schule gingen, waren es 1990 nur noch 15%. Die Zunahme des Verkehrs hatte zu einer deutlichen Abnahme der selbständigen Mobilität von Kindern geführt. Die städtischen Gebiete sind von dieser Entwicklung am stärksten betroffen (Blinkert, 1993, Hitzler, 1995, Hüttenmoser und Degen-Zimmermann, 1995, Zeiher und Zeiher, 1998), aber auch auf dem Lande sind teilweise schon ähnliche Veränderungen zu beobachten (Hüttenmoser, 1996, Blinkert, 1998).

Die Veränderungen des Freizeitverhaltens von Kindern haben in den letzten Jahren zu einer deutlichen Verschlechterung der psychomotorischen Leistungsfähigkeit von Grundschulern – ganz besonders in den Großstädten - geführt. Viele Schulkinder sind nicht mehr fähig, einfache psychomotorische Leistungen zu erbringen (Shepard 1988, Kunz 1993, Basner und Marées 1993, Hüttenmoser und Degen-Zimmermann 1995, Brandt u.a. 1997, Borgert und Henke 1997). Brandt u.a. (1997) verglichen in ihrer Untersuchung in Hannover und Umgebung den motorischen Entwicklungsstand von 180 Kindern aus ersten und zweiten Grundschulklassen aus dem Jahr 1995 mit dem entsprechenden motorischen Entwicklungsstand von 300 Kindern aus den gleichen Schulen und Klassenstufen aus dem Jahr 1985. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten, dass sich die psychomotorischen Fähigkeiten von Grundschulkindern in dem Zeitraum 1985 bis 1995 deutlich verschlechtert haben. In beiden Stichproben wiesen die Schüler aus ländlichem Einzugsgebiet im Vergleich zu Schülern aus der Stadt günstigere Testergebnisse auf. Ähnliche Ergebnisse erhielt Kunz (1993) in seiner Untersuchung mit rund 2500 Kindern aus Frankfurt/Main: Die psychomotorischen Fertigkeiten der getesteten Kinder hatten sich von 1982 bis 1992 deutlich verschlechtert. Außerdem konnte Kunz einen Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistungsfähigkeit und Unfallbelastung nachweisen: Kinder mit schlechten psychomotorischen Leistungen verunglücken häufiger im Straßenverkehr und in anderen Lebensbereichen. Auch die Ergebnisse unserer Essener Untersuchung der psychomotorischen Fähigkeiten von 900 Kindern aus ersten Grundschulklassen zeigen, dass inzwischen in den Großstädten des Ruhrgebiets mehr als die Hälfte der einzuschulenden Kinder im Alter von 6 Jahren deutliche Motorik-Defizite aufweisen: Nur 34% der untersuchten Kinder waren motorisch unauffällig, 41% waren leicht und 25% stark auffällig (Mannheim 1999).

Dass sich die psychomotorische Leistungsfähigkeit von Kindern auch auf ihre kognitiven Leistungsmöglichkeiten auswirkt, konnte von Shepard (1988) in einer Untersuchung von rund 500 Kindern aus kanadischen Schulklassen gezeigt werden. Nach einem erweiterten Angebot an körperlichen Aktivitäten in der Schule im Umfang von einer Stunde pro Woche von der 1. bis zur 6. Klasse (bei entsprechender Reduzierung der restlichen Unterrichtszeit) verbesserten sich nicht nur die psychomotorischen Leistungen im Vergleich zu einer Kontrollgruppe, sondern auch die Leistungen in den Fächern Mathematik und Französisch - obwohl sie in diesen Fächern weniger Unterricht als die Kontrollgruppe hatten.

In Deutschland konnte Zimmer (1996) in ihrer Untersuchung mit Kindergartenkindern nachweisen, dass ein positiver Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistung und Intelligenz besteht. Sie konnte ebenfalls nachweisen, dass ein zusätzliches kontinuierliches Bewegungsangebot im Kindergarten positive Auswirkungen auf die Ergebnisse im Intelligenztest hat.

Die Auswirkungen von unzureichenden Spielmöglichkeiten im Freien zeigen sich auch im Sozialbereich. So konnten Hüttenmoser und Degen-Zimmermann (1995) mit ihrer Schweizer Untersuchung zeigen, dass Kinder, die in einer durch den Verkehr gefährdeten Umgebung wohnen, sozial isoliert aufwachsen: Sie haben im Vergleich zu den Kindern mit einem verkehrsarmen Wohnumfeld weniger Spielkameraden und weniger intensive Kontakte mit den Kindern aus der Nachbarschaft. Außerdem sind sie weniger selbständig als die Kinder mit einem günstigen Wohnumfeld.

## 2. Die Gefährdung von Grundschulkindern im Straßenverkehr

Im Jahr 1999 verunglückten in Deutschland 5093 Kinder im Alter von 6 bis 10 Jahren als Fußgänger im Straßenverkehr, mit dem Schwerpunkt bei den 7- bis 8jährigen. Weitere 4325 Kinder dieser Altersgruppe wurden als Radfahrer in einen Unfall verwickelt, die meisten davon im Alter von 9 bis 10 Jahren. Wenn man bedenkt, dass nur ca. 48% der Grundschul Kinder beim Radfahren einen Helm tragen (Bast, 1999), ist die hohe Anzahl der verletzten radfahrenden Kinder nicht überraschend. Zu den verunglückten Fußgängern und Radfahrern kommen noch 4679 im Pkw verunglückte Kinder hinzu. Diese hohe Anzahl von verletzten Pkw-Insassen im Grundschulalter ist auch die Folge einer unzureichenden Sicherung der Kinder im Pkw (nur 57% der 6- bis 10jährigen Kinder wurden 1999 innerhalb von Ortschaften mit einer altersgerechten Kindersicherung angetroffen, Bast, 1999). Die sicherste Fortbewegungsart für Kinder ist – nicht nur im Grundschulalter - das Mitfahren im Bus: Mit 233 Unfällen pro Jahr bei den 6 bis 10jährigen Kindern ist diese Mobilitätsform für Schüler weit weniger gefährlich als andere Beförderungsarten. Dabei entfallen 95 Unfälle auf Schulbusse, 70 auf Linienbusse und 68 auf sonstige Busse (Statistisches Bundesamt, 2000, Limbourg u.a., 2000, Langwieder, 2001).

Insgesamt betrachtet wurden 1999 auf deutschen Straßen 49184 Kinder unter 15 Jahren Opfer eines Verkehrsunfalls – ein Kind alle 11 Minuten. Davon wurden 10405 Kinder schwer verletzt (eines alle 50 Minuten). Alle 28 Stunden kam ein Kind dabei zu Tode (insgesamt 317, davon 139 Kinder als Pkw-Mitfahrer, 84 als Fußgänger, 80 als Radfahrer und 5 als Bus-Mitfahrer und 9 als sonstige Verkehrsteilnehmer). Nach Schätzungen der WHO bleiben ca. 600 Kinder pro Jahr nach Verkehrsunfällen lebenslang behindert (vgl. Limbourg u.a., 2000). Jungen sind dabei stärker gefährdet als Mädchen – hauptsächlich als Radfahrer und als Fußgänger (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Grundschulkindernunfälle von Mädchen und Jungen im Straßenverkehr 1999 (Alter 6 bis 10 Jahre)

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte insgesamt		Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	M	J	M	J	M	J	M	J
Fußgänger	1989	3104	5	20	613	1035	1371	2049
Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern	1217	3108	5	21	237	704	975	2384
von Pkws	2447	2232	12	18	311	300	2124	1914
von Motorzweirädern	55	53	0	0	7	20	48	33
Sonstige	201	196	0	1	19	20	182	174

darunter Mitfahrer von Bussen	233	0	7	226
Insgesamt	5909 8693	22 60	1187 2079	4700 6554

### Verkehrsunfälle auf dem Schulweg:

Jahr für Jahr werden in Deutschland ca. 7000 Grundschul Kinder Opfer eines Verkehrsunfalls auf dem Schulweg (Schülerunfallversicherung, 1995 - 2000, Limbourg, 1999, Langwieder, 2001). Die meisten Schulwegunfälle im Grundschulalter ereignen sich mit dem Fahrrad (ca. 3.000), gefolgt von den Fußgängerunfällen (ca. 2300). Wesentlich seltener sind die Unfälle mit Schulbussen (708) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (134). Als Mitfahrer im Pkw verunglücken ca. 400 Grundschul Kinder auf dem Weg zur Schule. Jungen sind auch auf dem Schulweg stärker unfallbelastet als Mädchen, und das ganz besonders als Radfahrer (ca. 1.900 : 1.000) und - etwas weniger deutlich - als Fußgänger (ca. 1.300 : 1.000). Und in der dunklen Jahreszeit verunglücken doppelt so viele Kinder auf dem Hinweg zur Schule als in der hellen Jahreszeit (Statistisches Bundesamt, 2000) – zum Teil auch deshalb, weil sie mit dunkler Kleidung im Dunkeln nicht gut zu erkennen sind.

Ältere Grundschul Kinder (3. und 4. Klasse) sind durchaus in der Lage, die Gefahren auf ihren Schulwegen angemessen zu beschreiben. Die kindlichen Einschätzungen über Gefahren auf ihren Schulwegen stimmen mit den Ergebnissen von Beobachtungsstudien von Kindern auf dem Schulweg sehr gut überein. Die von den Kindern am häufigsten genannten Gefahren sind die zu schnell fahrenden Autos, die unvorsichtig abbiegenden Fahrzeuge, die parkenden Autos auf Geh- und Radwegen, die Sicht Hindernisse (z.B. die parkenden Autos vor der Schule, an Kreuzungen, an Zebrastreifen und Ampeln), die für Fußgänger ungünstigen Ampelschaltungen (zu kurze Grünphasen) und die fehlenden Überquerungshilfen. Weitere Gefahren waren die Rotfahrer an Ampeln, die Nicht-Anhalter an Zebrastreifen und die rücksichtslosen Kraftfahrer an Ein- und Ausfahrten (Limbourg u.a., 1997).

### 3. Die Überforderung von Grundschulkindern im heutigen Straßenverkehr

Zur Vermeidung von Unfällen benötigen wir eine Reihe von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit und Jugend ausgebildet und gelernt werden. Da Kinder - je nach Alter - diese Fähigkeiten noch nicht oder nur teilweise besitzen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet (Limbourg, 1995, Limbourg u.a., 2000).

Kinder entwickeln erst mit ca. 8 bis 10 Jahren ein realistisches Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr. Vorher erkennen sie die Gefahren entweder überhaupt nicht oder viel zu spät, so dass sie keine Möglichkeit mehr haben, der Gefahr zu entgehen. Jüngere Kinder (ca. 6 bis 7 Jahre) können noch keine Entfernungen schätzen, und die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für 8- bis 9jährige Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten einigermaßen realistisch einschätzen.

Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit auf die gefährliche Situation gerichtet ist, d.h. wenn sie sich auf die relevante Situation "konzentrieren" und nicht durch andere Sachen "abgelenkt" sind. Die Aufmerksamkeit von Kindern richtet sich allerdings spontan eher auf nicht verkehrsbezogene Objekte (Tiere, spielende Kinder, Kiosk usw.). Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerüberwege usw. werden sehr viel seltener beachtet - sie sind für Kinder weniger interessant. Die Kinder lassen sich durch ihre eigenen Gedanken und Gefühle ablenken. So wird ein Kind, das gerade eine schlechte Zensur in der Schule bekommen hat, auf dem Weg nach Hause den Straßenverkehr kaum beachten. Ähnlich wird sich ein Kind verhalten, das von anderen Kindern geärgert wurde und jetzt auf dem Schulweg traurig oder wütend ist.

Erst ab ca. 8 Jahren sind die meisten Kinder fähig, sich auch über eine längere Zeit (z.B. für die Gesamtdauer des Schulwegs) auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren. Vorher können sich Kinder nicht auf zwei Sachen zugleich konzentrieren, sie können ihre Aufmerksamkeit nicht wie die Erwachsenen "teilen". Ein Kind, das z.B. mit einem Ball spielt oder an die Anzahl der zu kaufenden Brötchen denkt, ist nicht in der Lage, zur gleichen Zeit auf den Verkehr zu achten.

Jüngere Kinder (bis ca. 7 Jahren) können sich noch nicht in andere Personen hineinversetzen und ihre Absichten einschätzen; sie schließen von sich auf andere. Da sie selbst in der Lage sind, auf der Stelle stehen zu bleiben, gehen sie davon aus, dass auch Autos sofort anhalten können (Limbourg u.a., 2000, Kap. 3). Deshalb verstehen sie nicht, dass ein Auto einen Bremsweg benötigt. Sie erkennen auch nicht, dass ein Auto abbiegen will, dass es bremst, usw. Wenn sie das Auto sehen, nehmen sie an, dass der Fahrer auch sie sieht. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können seine Zeichen nicht richtig deuten - und das kann zu verhängnisvollen Missverständnissen führen. Autos werden "personifiziert", sie haben Augen (Scheinwerfer) und können die Kinder deshalb sehen - eine verhängnisvolle Fehleinschätzung (besonders bei Dunkelheit).

Kinder sind unruhiger als Erwachsene, sie haben einen starken Bewegungsdrang. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Straßen und geraten deshalb häufig plötzlich und unvermittelt auf die Fahrbahn. Bis zum Alter von ca. 8 Jahren haben Kinder große Schwierigkeiten, einmal begonnene Handlungen (z. B. einem Ball nachlaufen) abubrechen oder zu unterbrechen (z. B. am Bordstein anhalten, um sich umzusehen). Sie werden in der Regel hinter dem Ball herlaufen, ohne am Bordstein anzuhalten und auch mit dem Rad können die Kinder ihre Handlungen nur schlecht abbrechen - sie fahren deshalb häufig plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn.

Ab ca. 8 - 10 Jahren sind Kinder in der Lage, die für das Radfahren erforderlichen psychomotorischen Leistungen (Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurhalten, Kurvenfahren usw.) zu erbringen (Basner und de Marées, 1993). Zu diesen motorischen Fähigkeiten müssen aber auch noch eine Reihe von geistigen Fähigkeiten hinzukommen (Erkennen von Gefahren, Verständnis für den Straßenverkehr, Begreifen von Verkehrsregeln, Geschwindigkeitseinschätzung, usw.), die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlich sind. Während die meisten psychomotorischen Fähigkeiten bei ausreichendem Radfahrtraining bis zum Alter von ca. 8 bis 10 Jahren ausgebildet sind, dauert die Entwicklung der zum Verständnis des Straßenverkehrs notwendigen geistigen Fähigkeiten noch bis zum Alter von ca. 12 bis 14 Jahren an.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass eine ausreichende Vorbereitung von Kindern auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr im Elternhaus, im Kindergarten und in der Schule - verbunden mit entsprechenden Erfahrungen als Fußgänger bzw. als Radfahrer - Kinder befähigen, mit ca. 8 - 10 Jahren als Fußgänger und mit ca. 13 - 15 Jahren als Radfahrer mit den täglichen Anforderungen des Straßenverkehrs einigermaßen sicher umgehen zu können. Vor diesem Alter geraten die Kinder durch ihre besonderen Erlebens- und Verhaltensweisen immer wieder in gefährliche Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, allzu oft mit tragischem Ausgang für die Kinder.

## **Schwerpunkte der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Grundschule**

Will die Schule den negativen Auswirkungen des derzeitigen Straßenverkehrs auf die Kinder entgegenwirken, muss die heutige Mobilitäts- /Verkehrserziehung folgende Zielsetzungen verfolgen (KMK, 1994, Spitta, 1995, Limbourg u.a., 2000):

- Damit Grundschul Kinder ihr Wohnumfeld selbständig erkunden können, müssen sie lernen, sich im Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Skates und mit Bussen/Bahnen so sicher wie möglich zu bewegen und Unfälle zu vermeiden (Schulwegtraining zu Fuß in der ersten und mit dem Fahrrad in der vierten Klasse, sicherheitsorientierte Schulumfelderkundungen, Bus- und Bahn- Training). Dabei muss auch auf die Nutzung von Schutzvorrichtungen (Helm, Reflektoren und – wenn die Kinder im elterlichen Pkw fahren - altersgerechte Kindersitze) geachtet werden.
- Damit Kinder sich in der Schule und in der Freizeit mehr bewegen und dadurch ihre motorischen Fähigkeiten besser ausbilden können, sollte die Mobilitäts-/Verkehrserziehung die Nutzung von bewegungsfreudigen Fortbewegungsarten (Zu Fuß gehen, Roller/Rad fahren und Skaten) durch entsprechende Unterrichtsangebote fördern (Fußgängertraining, Schulwegtraining, motorisches Roller/Radfahrtraining, Verkehrstraining mit dem Fahrrad, Inlineskater-Training).
- Damit Kinder wieder häufiger in ihrem Wohnumfeld zu Fuß gehen, Rad fahren und spielen können, muss der Verkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen im Schuleinzugsgebiet weniger gefährlich für Kinder werden. Mit diesem Ziel sollten Kinder frühzeitig dazu befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort mitzuwirken (Aufklärung von Autofahrern über die Schwierigkeiten von Kindern im Straßenverkehr durch Schulkinder, Tempo 30 – Kontrollen durch die Polizei in Zusammenarbeit mit Schulkindern, Beteiligung von Kindern an den Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in den Gemeinden, usw.).

Die moderne Mobilitäts-/Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf die Anpassung der Schüler und Schülerinnen an die derzeitigen Verkehrsverhältnisse. Sie schließt auch die kritische Auseinandersetzung mit dem gegenwärtigen Straßenverkehr und seiner künftigen Gestaltung ein. Deshalb leistet die heutige Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Grundschule nicht nur Beiträge zur Sicherheitserziehung und zur Unfallprävention, sondern auch zur Umwelterziehung, zur Gesundheitserziehung und zur Sozialerziehung von Kindern (KMK, 1994).

Aufgabe der schulischen **Mobilitäts-/Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung** ist es, Schülerinnen und Schülern alle jene Qualifikationen zu vermitteln, die sie für ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Verkehrsraum benötigen. Dabei soll es nicht nur um den Erwerb von Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum, sondern auch um das Erlernen von Strategien zur aktiven Veränderung der derzeitigen Situation, z.B. durch Beteiligung an den Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in Städten und Gemeinden, gehen. Im Rahmen dieser unfallpräventiven Sicherheitserziehung sollten alle für Schülerinnen und Schüler der Grundschule relevanten Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Skaten, Mitfahren in Bussen und Bahnen, Mitfahren im Pkw) im Unterricht behandelt werden.

Ziel der **Mobilitäts-/Verkehrserziehung als Sozialerziehung** ist es, dass sich Schülerinnen und Schüler 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 sollten dabei vermittelt werden.

Das Hauptziel der **Mobilitäts-/Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung** ist, den Schülerinnen und Schülern die verkehrsbedingten Risiken für die Gesundheit zu vermitteln und ein gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern (KMK, 1994, Limbourg u.a., 2000). Im Rahmen der Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung sollten die Schülerinnen und Schüler an gesundheitsverträgliche und bewegungsfreudige Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Rollerfahren, Radfahren, skaten, usw.) herangeführt werden. Diese bewegungsintensiven Mobilitätsformen sind leider auch mit teilweise hohen Unfallrisiken verbunden. Daher darf auch in diesem Bereich die Sicherheitserziehung nicht zu kurz kommen (Training, Schutzkleidung). Außerdem muss die

Schule ein ausreichendes Angebot an Wegen, Plätzen und Anlagen für die risikoarme Nutzung von Fahrrädern, Inline-Skates, Rollern usw. für ihre Schülerinnen und Schüler von der Stadt oder der Gemeinde einfordern. Kinder und Jugendliche sollten außerdem lernen, durch ihr Verhalten im Verkehr ihre eigene Gesundheit und die Gesundheit der anderen Verkehrsteilnehmer zu schützen. Und sie sollten auch lernen, sich für eine gesundheitsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung einzusetzen (Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, Tempo 30 - Zonen, Radwege, usw.).

Im Rahmen der Verkehrs-/Mobilitätserziehung als Umwelterziehung sollen die Schülerinnen und Schüler verschiedene Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen lernen und durch ihre Verkehrsmittelwahl und -nutzung einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt leisten (KMK, 1994). Dabei geht es nicht nur um die Natur, sondern auch um die durch den Menschen geschaffene Umwelt. Folgende Themenbereiche sind dabei von Bedeutung: Städtebau, Verkehrsraumgestaltung, Schulwegsicherung, Radwegnetze, öffentlicher Verkehr, verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen und ihre Auswirkungen auf den Boden, auf die Luft, auf Pflanzen und auf Tiere, umweltverträgliche Verkehrsarten (zu Fuß gehen, Radfahren, Skaten, Bus- und Bahn fahren), Auswirkungen der Bodenversiegelung und Landschaftszerschneidung auf die Natur und auf die Tierwelt, Tiere als „Unfallopfer“ des Straßenverkehrs (Krötenwanderungen, Wildwechsel,...).

**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 Verhaltensweisen (z.B. Radfahrkompetenz) aufbauen.

Da Mobilitäts- und Verkehrserziehung zum größten Teil im realen Verkehrsraum durchgeführt werden muss (Schulwegtraining, Radsfahrausbildung, 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, VCD, ADAC, ADFC, Umwelt- und Gesundheitsämter, Kinder- und Unfallkliniken, öffentliche Verkehrsbetriebe, Straßenverkehrs- und Tiefbauämter, Naturschutzorganisationen, Forstämter usw.) wünschenswert. Von einer ganz besonderen Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die Medien (Presse, Lokalradio und -fernsehen). Sie können beispielsweise auf gefährliche Stellen auf dem Schulweg hinweisen oder zur Verbreitung von Projektergebnissen aus den Schulen beitragen und so den Forderungen der Schüler an die Stadtverwaltung, an das Verkehrsamt oder an die Autofahrer Nachdruck verleihen. 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.

## Literatur

ADAC: Bericht über das Symposium „Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft“ in Bonn, 1998. München, 2000.

- Basner, B. und Marées, H. de: Fahrrad und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. GUVV-Westfalen-Lippe, Münster, 1993.
- Björklid, P. : Parental restrictions and children's independent mobility. In: Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): Internationale Konferenz "Mobilität & Sicherheit" in Wien, Oktober 1997.
- Blinkert, B.: Aktionsräume von Kindern in der Stadt - Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg (Freiburger Kinderstudie), Centaurus, Pfaffenweiler, 1993.
- Blinkert, B.: Aktionsräume von Kindern auf dem Land - Eine Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Forsten Rheinland Pfalz. Centaurus, Pfaffenweiler, 1998.
- Borgert, O. und Henke, T.: Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. GUVV-Westfalen-Lippe, Münster, 1997.
- Brandt, K., Eggert, D., Jendritzki, H., Küppers, B.: Untersuchung zur motorischen Entwicklung von Kindern im Grundschulalter in den Jahren 1985 und 1995. Praxis der Psychomotorik, 22, 1997, 101 - 107.
- Bundesanstalt für Straßenwesen: Mitteilungen 1999, Bergisch Gladbach.
- Glogauer, W.: Die neuen Medien verändern die Kindheit. Deutscher Studienverlag, Weinheim, 1995.
- Görlitz, D., Harloff, H., Ney, G. und Valsiner, J. (Hg.): Children, cities, and psychological theories. Berlin/New York, Walter de Gruyter, 1998.
- Hillmann, M., Adams, J. and Whitelegg, J.: One false move - A study of children's independent mobility, PSI, London, 1990.
- Hitzler, R.: Wo spielen Kinder?; IN : Behnken, I. und Jaumann, O. (Hg): Kindheit und Schule, Weinheim/München, 1995, S. 131 - 143.
- Hüttenmoser, M.: Kein schöner Land - Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. In: Und Kinder, 16, 54, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich, 1996, S. 21 - 50.
- Hüttenmoser, M. und Degen-Zimmermann, D.: Lebensräume für Kinder - Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich, 1995.
- Jackel, B.: Im Verkehr. Grundschule – Sachunterricht, 2000, Heft 5, S. 2-32.
- Kahlert, J.: Gefahren erkennen – Risiken abwägen – Selbständigkeit gewinnen. Sache-Wort-Zahl, 1998 26, Juli, 4 – 11.
- Kultusministerkonferenz (KMK): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule vom 17.6.94, Bonn. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, 45, 1, 1995, S. 4-8.
- Kunz, T.: Weniger Unfälle durch Bewegung, Hoffmann, Schorndorf, 1993.
- Langwieder, K.: Sicherheit von Kindern im Pkw und im Bus. Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar, Januar 2001.
- Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr, GUVV-Westfalen-Lippe, Münster, 1995.
- Limbourg, M., Flade, A. und Schönharting, J.: Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen, 2000.
- Limbourg, M., Schröer, J. und Krevet, H.: Müssen Kinder verunglücken, damit Schulwege sicherer werden? In: Sicher Leben: Bericht über die 2. Tagung "Kindersicherheit: Was wirkt? in Essen, 1996. Wien, 1997, S. 227 - 242.
- Mannheim, S.: Die motorischen Fähigkeiten von Erstklässlern im Ruhrgebiet. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Essen, Fachbereich 2, 1999.
- Peek, R.: Kindliche Erfahrungsräume zwischen Familie und Öffentlichkeit. Münster, Waxmann, 1995.
- Shephard, R. J.: Required physical activity and child development. Austral. J. Sci. Med. in Sport, 20, 1988, 3 - 9.
- Schülerunfallversicherung (Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand, BUK): Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen, 1995 – 2000.

Spitta, P.: Kinder im Verkehr – Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe. Bericht der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, Hamburg, 1995.

Statistisches Bundesamt: Verkehr – Fachserie 8 Reihe 7, Spezialheft „Kinderverkehrsunfälle“, Wiesbaden, 2000.

Stevens, A.: Projekte zur Schulwegsicherheit in der Grundschule. Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege, Hamburg, 1997.

Warwitz, S.: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Schneider Verlag, Hohengehren, 1993.

Wittkowske, S.: Verkehrserziehung – Alibi oder Chance für die Grundschule? Grundschulunterricht, 1997, 44, Heft 10, 3-5.

Zeiger, H. und Zeiger, H.: Orte und Zeiten der Kinder. Juventa, München, 1998.

Zimmer, R.: Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung, 2. Aufl., Schorndorf, 1996.