

Herausgeber: VCD Südlicher Oberrhein e.V.
AK Mobilitätserziehung in der Grundschule
Wentzingerstr. 15
79106 Freiburg
Tel.: 0761/ 2 58 58
Fax: 0761/ 3 77 78
E-Mail: VCD-Freiburg@gmx.de
www.vcd.org\freiburg

Projektleitung: Martina Bechtle
Tel.: 0761/ 55 40 75
E-Mail: mart.bechtle@web.de

Mitwirkende: Dietrich Limberger (Agenda-Büro Stadt Freiburg)
Christa Zink, Stephan Busch, Katharina Bayer (Kinderbüro Stadt Freiburg)
Dieter Lerch, Berth Noeske, Hannes Linck (VCD)
Elke Grosser (Kind und Umwelt)
Uschi Velter (Clara Grunwald Schule)
Maren Petersen (Runder Tisch Fahrradsicherheit)
Verena Breidt, Wolfgang Fiebelkorn (ADFC)
Wolfgang Hepting (Verkehrspolizei)
Franz Kopp (Kreisverkehrswacht)
Emania Speisebecher, Ute Vasen (VAG)
Carl-Heinz Schneider (ADAC)

Redaktion: Martina Bechtle
Redaktionelle Unterstützung:
Heike Clement, Dietrich Limberger, Elke Grosser,
Dieter Lerch, Berth Noeske, Hannes Linck

Bildnachweis: Fotos: Beteiligte Organisationen
Illustrationen: VCD-Bundesverband

Grafik/Layout: clement.design, Freiburg
E-Mail: clement@vauban.de

Druck: rombach druck + verlagshaus

Auflage: 50 Exemplare

© 2003 VCD Südlicher Oberrhein e.V.

Mit freundlicher Unterstützung von



Ministerium für Umwelt und Verkehr
Baden-Württemberg



Agendabüro der Stadt Freiburg



Stadt Freiburg i. Br.

| | | |
|--|---|------------|
| Impressum | | 1 |
| Inhalt | | 2 |
| Vorwort | | 3 |
| Einleitung | | 4 |
| | Nachhaltige Mobilitätserziehung | 4 |
| | Agenda 21 | 6 |
| | KMK-Empfehlung | 7 |
| Kinderheit im heutigen Straßenverkehr | | 9 |
| | Bewegungsräume | 9 |
| | Unfallgefahren | 10 |
| | Gesundheit | 12 |
| | Platz da! | 13 |
| Literatur und Medien | | 14 |
| Projekte | | |
| | Zu Fuß losgehen | I |
| | Mein Schulweg | a |
| | Aktion zur Veranschaulichung des Toten Winkel | b |
| | Verkehrsabgase in Kindernasenhöhe messen | c |
| | Ozon messen | d |
| | Sichere Kinderwege | e |
| | Mit dem Fahrrad unterwegs | II |
| | Fahrradwerkstatt | a |
| | Mountain-Bike Technik- und Fahrkurs | b |
| | Fahrradtouren | c |
| | Fahrradunterricht | d |
| | In Fahrt sein mit Bus und Bahn | III |
| | VAG-Spiel | a |
| | Offizieller Freiburger Kinderstadtplan | b |
| | Klasse in Fahrt | c |
| | Stadtrallye der Freiburger Verkehrs AG | d |
| | Die fantastischen FÜNF, ein Angebot des RVF | e |
| Organisationen und Initiativen | | IV |
| Adressen | | V |

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Ihre Aufmerksamkeit richtet sich meist auf andere Dinge, als auf mögliche Gefahren durch Autos oder Fahrräder. Es ist deshalb ein wesentliches Anliegen, das Bewusstsein von Kindern für den Verkehr zu schulen und ihnen zu vermitteln, wie sie sich sicher bewegen können. Gleichzeitig wird in der Kindheit der Grundstein für umweltbewusste Mobilität gelegt und damit für nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

Das Thema Mobilität und Verkehr nimmt auch in der Agenda 21 eine herausragende Position ein. Einerseits ist Mobilität eine der Grundlagen für Wirtschaft, Beschäftigung und individuelle Entfaltung, andererseits ist gerade das Verkehrsverhalten verantwortlich für Flächen- und Energieverbrauch, Klimaschädigung und Lärm. Früh ein Bewusstsein hierfür zu wecken, ist die Grundlage für zukunftsfähiges Handeln.

Der vorliegende Ordner wurde maßgeblich vom VCD im Rahmen des Agenda 21-Projekts „Mobilitätserziehung in der Grundschule“ zusammengestellt. Die hier gesammelten Spiele, Anleitungen und Vorschläge können Lehrerinnen und Lehrern, Gruppenleitern und Eltern für die Verkehrserziehung von Kindern dienen. Übersichtlich sind die vorhandenen verkehrserzieherischen Angebote in Freiburg vorgestellt.

Die Einrichtung von Spielstraßen, das Angebot der Verkehrsschulen, die Aktion „Sichere Kinderwege“, der Kinderstadtplan, um nur einige Bausteine zu nennen, tragen dazu bei, die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr zu erhöhen. Die städtischen Bemühungen sind dabei eng mit den zahlreichen, oft ehrenamtlichen, Initiativen von Vereinen und Gruppierungen – wie sie im vorliegenden Ordner versammelt sind – verflochten. Die Zusammenschau zeigt, dass damit in Freiburg ein umfangreiches Angebot zur sicheren und umweltbewussten Verkehrserziehung vorhanden ist.

Ich wünsche allen Nutzerinnen und Nutzern viel Erfolg und nicht zuletzt auch viel Spaß beim Stöbern und bei der Umsetzung einzelner Vorschläge.

Ihr



Dr. Dieter Salomon
(Oberbürgermeister der Stadt Freiburg i. Br.)



Warum brauchen wir eine neue Verkehrserziehung?

Spätestens mit dem Eintritt in die Grundschule und noch mehr mit dem Schulwechsel nach der 4. Klasse müssen Kinder Wege eigenständig bewältigen. In ihrer Freizeit wollen sie Freundinnen und Freunde besuchen, Freizeitangebote wahrnehmen, Treffpunkte erreichen. Mit zunehmendem Alter möchten sie unterwegs sein, ohne ständig unter Obhut und Kontrolle von Erwachsenen zu stehen.

Die Komplexität des Verkehrs und seine Gefahren veranlassen jedoch immer mehr Eltern, ihre Kinder mit dem Auto in Kindergarten, Schule und zu außerschulischen Angeboten zu transportieren. Sie vergessen dabei, dass sie damit selbst zur Gefahr für andere werden und verhindern, dass ihre Kinder mit zunehmender Selbständigkeit wichtige Sozial- und Umwelterfahrungen machen.

Unsere Gesellschaft, die in hohem Maße auf Mobilität, Flexibilität und Eigenständigkeit setzt, kann den Kindern nicht nur „verkehrssicheres“ Verhalten abverlangen, sondern muss ihnen auch ermöglichen, selbständig mobil zu werden.

Darüber hinaus ist der Stellenwert des eigenen Autos sehr hoch. Viele Jugendliche setzen heute den Erwerb des Führerscheins mit persönlicher Unabhängigkeit gleich und empfinden sich erst mit Auto als vollwertiges Mitglied der Gesellschaft.

Heutige Mobilität muss jedoch so gestaltet werden, dass sie jetzigen und zukünftigen Generationen nicht ihre Lebensgrundlage entzieht. Das bedeutet auch, Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzuzeigen und langfristig Bewusstseinsänderungen zu bewirken.

Auf Grund der rasanten Entwicklung des motorisierten Verkehrs und veränderter Lebensbedingungen muss sich die Verkehrserziehung heute neu orientieren:

- Sie muss durch Konzepte der Sozial-, Umwelt-, und Gesundheitserziehung ergänzt werden (KMK-Empfehlung, UN-Kinderrechtskonvention),
- ein Bewusstsein für zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität vermitteln (Agenda 21),
- und Kinder in ihrem wachsenden Bedürfnis nach Eigenständigkeit ernst nehmen (SGB VIII).

Bereits in der Grundschule können wichtige Grundsteine für das spätere Verkehrsverhalten gelegt und ein Verständnis für eine umweltfreundliche und zukunftsfähige Mobilität vermittelt werden.

Was ist nachhaltige Mobilitätserziehung?

Die Mobilitätserziehung bietet Konzepte, die die alltäglichen Erfahrungen der Kinder im Straßenverkehr aufgreifen und das Kind in der Rolle des Fußgängers und Radfahrers (Kickboard-Fahrers, Inline-Skaters, etc.), aber auch als Nutzer von Bus und Bahn in den Mittelpunkt des Unterrichts stellen.

Durch positive Erlebnisse mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern und einer kritischen Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen des Autoverkehrs sollen die Schülerinnen und Schüler zukünftig zu einer reflektierten Verkehrsmittelwahl befähigt werden.

Mobilitätserziehung stellt die altersgemäße Entwicklung von Kindern in den Vordergrund.

Die Kinder werden als Experten ihrer eigenen Verkehrssituation ernst genommen. Sie sollen befähigt werden, Gefahrenquellen in ihrem Umfeld zu erkennen und zu analysieren, Möglichkeiten der Gefahrenbewältigung zu diskutieren und sich aktiv für bessere Verkehrsbedingungen einzusetzen. Ihre Ängste, Unsicherheiten und Ärgernisse im Straßenverkehr werden dabei nicht ignoriert, sondern mit einbezogen.

Städtebauliche Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Zonen, vernetzte Fuß- und Fahrradwege begünstigen die selbstständige Mobilität von Kindern. Auf Grund ihrer Erfahrungen sollten sie an solchen Planungsprozessen beteiligt werden. Gerade die Grundschule als zentrale Institution eines Stadtteils kann – im Rahmen des Mobilitätsunterrichts – die Kinder darin unterstützen mit ihren Kompetenzen und Anliegen wahrgenommen zu werden.

Mobilitätserziehung trägt zur Steigerung der selbstständigen und umweltgerechten Mobilität von Kindern bei, indem sie

- auf veränderte Mobilitätsformen von Kindern eingeht,
- das Wohn- und Schulumfeld als wichtigen Lernort mit einbezieht,
- zu einer reflektierten Verkehrsmittelwahl befähigt,
- alltagspraktische Erfahrungen und Kompetenzen zur Bewältigung von Mobilitätsanforderungen vermittelt,
- das Vertrauen der Kinder in das eigene Wissen, Können und die eigenen Kräfte stärkt,
- die Kinder selbst als Akteure mit einbezieht und ernst nimmt,
- die Urteilsfähigkeit und Verantwortung für eigenes Handeln von Kindern verbessert.

Was will der Projektordner?

Der vorliegende Projektordner wurde in Zusammenarbeit mit Freiburger Organisationen und Initiativen aus den Bereichen Pädagogik, Verkehr und Umwelt erstellt. Er soll Motivation und Anregung sein, um vor Ort Projekte in der Mobilitätserziehung durchzuführen.

Die aufgeführten Personen / Institutionen stellen sich als Ansprechpartner für konkrete Projekte zur Verfügung, die sie bereits erfolgreich erprobt und für die sie unterstützende Projektmaterialien entwickelt haben.

Die hier dargestellte, bereits beachtliche Zahl an innovativen oder bereits bewährten Projekten / Angeboten soll jedoch lediglich einen Grundstock für weitere Projekte / Projektideen in Freiburg und Umgebung bilden.

So stellt dieser Projektordner eine Art Sammelordner für zukunftsweisende, nachhaltige Projekte im Bereich der Verkehrserziehung dar und will sowohl Anregungen für den Schulunterricht in den Fächern Verkehrserziehung und Heimat- und Sachkunde, als auch für Kindertagesstätten und Angebote der offenen Kinderarbeit bieten.

Der **VCD Südlicher Oberrhein e. V.**, der bereits 1996 im Rahmen der bundesweiten Aktion „Platz da – Kinder werden aktiv!“ in Zusammenarbeit mit dem Dt. Kinderschutzbund Projekte zur Mobilitätserziehung an Freiburger Grundschulen durchführte, möchte, unterstützt durch die AGENDA-Förderung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, Baden-Württemberg, mit dem vorliegenden Projektordner erneut einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität von Kindern leisten.

Danksagung

Allen Beteiligten, die zur Entstehung dieses Projektordners beigetragen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt!

Martina Bechtle
VCD Südlicher Oberrhein, Bereich „Kind und Verkehr“
Juni 2003

Agenda 21

1992 haben in Rio de Janeiro 178 Staaten das gemeinsame Programm Agenda 21 für eine dauerhafte und umweltgerechte Zukunftsentwicklung verabschiedet.

Das Thema Mobilität und Verkehr nimmt in der Agenda 21 eine herausragende Position ein. Mobilität ist Voraussetzung für Wirtschaft, Beschäftigung und individuelle Entfaltungsmöglichkeiten. Mobilität bedeutet aber auch Energieverbrauch, Umweltverschmutzung, Gesundheitsgefahren, Flächenverbrauch und Lärm. Insbesondere mit unserem Mobilitätsverhalten beeinträchtigen wir die Lebensbedingungen auf unserem Planeten und beschwören die Gefahr herauf, das ökologische Gleichgewicht zu zerstören.

Neben der Entwicklung im Bereich der privaten Haushalte haben vor allem im Verkehr die CO₂-Emissionen deutlich zugenommen. Damit die international vereinbarten Klimaschutzziele erreicht werden, müssen Energieverbrauch und Verkehr erheblich reduziert werden.

Um eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, ist es daher wichtig, lokal angepasste, tragfähige umwelt- und sozialgerechte Perspektiven und konkrete Modelle für das Zusammenleben aller Menschen zu entwickeln.

Die Entwicklung der Mobilität muss sich dem erklärten Ziel unterordnen, zukunftsfähige Mobilitätsformen zu entwickeln, die Umweltkapazität der Erde nicht zu überfordern und zu humanen Lebensbedingungen beizutragen.

Für die Mobilität bedeutet dies im Einzelnen:

- die Förderung leistungsfähiger und umweltschonender Nahverkehrssysteme in allen Ländern;
- Entwicklungsstrukturen in der Flächen- und Verkehrsplanung, die zu einem Rückgang der Verkehrsnachfrage führen;
- Verkehrskonzepte, die öffentliche Verkehrsmittel mit hoher Besetzungsdichte begünstigen;
- die Unterstützung nicht motorisierter Beförderung, indem Rad- und Gehwege gesichert werden.

Hierbei kommt der Bildung insbesondere der heranwachsenden Generation eine herausragende Rolle zu. Die Agenda 21 stellt im Kapitel 36 fest: „Bildung ist eine unerlässliche Voraussetzung für die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung und die Verbesserung der Fähigkeit der Menschen, sich mit Umwelt- und Entwicklungsfragen auseinanderzusetzen“.

Diese Leitgedanken auf die Schule zu übertragen bedeutet einen Wandel von der Verkehrserziehung zur Mobilitätserziehung:

„Eine zukunftsorientierte Mobilitäts- und Verkehrserziehung trifft Wertentscheidungen im Sinne der Agenda 21.“* Als Ziele werden genannt:

- zukunftsfähiges und umweltbewusstes Mobilitätsverhalten
- verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr
- humane Gestaltung des Straßenverkehrs

*siehe: G. Bleyer, Amt f. Schule und Lehrerfortbildung, Hamburg 2001

Empfehlung der Kultusministerkonferenz

Die ständige Konferenz der Kultusminister aller Bundesländer hat im Juli 1994 folgende Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule* veröffentlicht:

Vorbemerkung

Verkehrserziehung ist der Schule als Teil ihres Unterrichts- und Erziehungsauftrags zugewiesen. Die Ausweitung und Verdichtung des Straßenverkehrs hat sich zu einem zentralen gesellschaftlichen Problembereich entwickelt, der das alltägliche Leben und das Verhalten der Menschen immer mehr beeinflusst. Mobilität im Straßenverkehr ist mit hohen Unfallzahlen und zunehmender Aggressivität von Verkehrsteilnehmern ebenso verbunden wie mit Luftverschmutzung, Lärm und wachsendem Flächenverbrauch. Für ein generelles Umdenken und zur Entwicklung von Alternativen sind Einstellungen und Verhaltensweisen erforderlich, die auch das schulische Lernen betreffen.

Aufgaben und Ziele

Schülerinnen und Schüler (im Folgenden „S.“) nehmen – mit zunehmendem Alter um so intensiver und differenzierter – am Verkehrsgeschehen teil. Die Schule muss es sich daher zur Aufgabe machen, verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die für reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern.

Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von S. und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein. **Verkehrserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung.**

VE / Sicherheitserziehung

Sicherheitserziehung umfasst alle pädagogischen Maßnahmen, die Kinder und Jugendliche in die Lage versetzen, mit Gefahren in ihrer Lebensumwelt umzugehen und sich für Unfallverhütung einzusetzen. Aufgabe der schulischen Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung ist es daher, Schülerinnen und Schülern alle Qualifikationen zu vermitteln, die sie für ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr benötigen.

Dazu müssen die S. motiviert und befähigt werden, Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen und zu beurteilen, zu bewältigen oder zu meiden, für deren Beseiti-

gung zu sorgen sowie sich nach Verkehrsunfällen angemessen zu verhalten.

Dies geschieht u.a. durch Erwerb von Erfahrungen in Übungssituationen, Anwenden von Regeln, Förderung der Psychomotorik und des Reaktionsvermögens sowie durch Aufbau eines flexiblen, situationsbezogenen und vorausschauenden Verhaltens.

VE / Sozialerziehung

S. erleben häufig das vermeintliche Recht des Stärkeren im Verkehr, rücksichtsloses und aggressives Verhalten auf der Straße und die Dominanz motorisierter Verkehrsteilnehmer. Sie sollen die Teilnahme am Straßenverkehr jedoch als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln verstehen lernen.

Soziales Miteinander kann nicht auf das Befolgen von "Verkehrsregeln" reduziert werden, es erfordert vielmehr situationsorientiertes flexibles Verhalten, Mitverantwortung, Rücksichtnahme und Verzicht auf Vorrechte sowie die Antizipation der Handlungen anderer. (...)

VE / Umwelterziehung

Wegen der Bedeutung von Umweltfragen und eines veränderten Umweltbewusstseins bei S. muss die Schule die Thematik Umwelt und Verkehr aufgreifen. Die S. sollen verschiedene Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen, sie sollen sich mit ihrem eigenen Verhalten und dem der Erwachsenen als Verkehrsteilnehmer kritisch auseinandersetzen und Alternativen zum bestehenden Verkehrsverhalten und zur Verkehrsgestaltung entwickeln. Dies bedeutet z.B., begründete Entscheidungen bei der Wahl der Verkehrsmittel zu treffen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, konkrete Vorschläge zur Gestaltung der Verkehrssituation im unmittelbaren Wohn- und Schulumfeld zu machen und Fragen der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik zu erörtern.

VE / Gesundheitserziehung

Gesundheitserziehung zielt generell auf eine gesundheitsbewusste Lebensführung von S.. In Teilbereichen ergeben sich Berührungspunkte zwischen Gesundheitserziehung und Verkehrserziehung, z.B. Lärm- und Stressvermeidung im Straßenverkehr, Stressbewältigung, Schulweg ohne Auto oder Radfahren als Bewegungstraining.

Verkehrserziehung im Primarbereich

Am Schulanfang steht ein Schulwegtraining, bei dem die S. gemeinsam mit Lehrern und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Ein Schwerpunkt im Primarbereich ist die Radfahrausbildung.

Über den Fachunterricht hinaus sollen weitere Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation (z.B. Projekte) praktiziert werden, um fächerübergreifende Lerninhalte der Verkehrserziehung zu vermitteln.

Neben dem Unterricht in der Klasse – besonders im Sachunterricht und im Sport – sind u.a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation möglich: Übungen zur Wahrnehmung und Motorik, Verkehrsbeobachtung, Besichtigung und Erkundung, Besuch von/ bei Fachleuten, Fahrrad-Parcours, Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

In den Jahrgangsstufen 1 und 4 sollen etwa 20 Stunden im Jahr, in den Jahrgangsstufen 2 und 3 etwa je 10 Stunden im Jahr vorgesehen werden.

Umsetzung

Als Grundlagen für die Umsetzung dieser Empfehlung können die folgenden Punkte gelten*:

1. Fächerübergreifendes Lernen

Wie kein anderer Lernbereich, ist gerade die VE von ihrem inhaltlichen Ansatz her als fächerübergreifendes Lernfeld zu verstehen. Hier können die Fachbereiche Deutsch, Sachunterricht, Mathematik, Kunst, Sport und Musik ihren Anteil zum Verständnis der Kinder für die Welt der Mobilität beitragen. Es besteht mit der VE eine große Chance zur Etablierung des fächerübergreifenden Lernens in der Schule.

2. Kontinuität

Das Entdecken, Begreifen und Erfahren des Lebensumfeldes der Kinder geschieht in ungeordneter und didaktisch nicht aufbereiteter Weise im Grunde genommen täglich. Die Kinder bewegen sich ständig innerhalb ihres Lebensraumes, mit zunehmendem Alter auch zunehmend selbständig. Dabei wird der Aktionsradius mehr und mehr erweitert, von früh an auch mit Fahrzeugen aller Art (Tretauto, Roller, Fahrrad usw.)

VE in der Schule kann dem Rechnung tragen, indem sie in regelmäßigen, kurzen Abständen thematisiert und den Kindern verdeutlicht, wo und wie sie sich bewegen.

3. Wirklichkeitsnähe

Gerade in der VE ist Wirklichkeitsnähe gefordert, soll sie doch den Kindern helfen, sich in ihrer Umwelt und mit ihnen zur Verfügung stehenden Transportmitteln selbständig und sicher zu bewegen. Nicht der theoretische Lehrbuchunterricht, sondern der Gang an die Gefahrenstellen des Ortes kann die Kinder sensibel machen für die Problematik des Straßenverkehrs.

4. Bewegung

Es genügt nicht nur, in den Unterrichtseinheiten zur VE, dem motorischen Radfahrtraining und den fünf Übungseinheiten der Jugendverkehrsschule, die Bewegungskoordination der Kinder zu schulen. Bewegung sollte zum Grundprinzip des schulischen Alltags erklärt werden und in täglichen Bewegungszeiten seinen Niederschlag in der Unterrichtsplanung finden.

5. Vernetzung

Sowohl die Arbeitsschwerpunkte als auch die reichhaltigen Angebote für die Schulen in Bezug auf VE und Bewegung, können sinnvoll eingesetzt werden, wenn man sich um eine Vernetzung bemüht.

*siehe: "Handreichung zur Einbeziehung der Verkehrserziehung in die Schulprogrammarbeit", Fachberater für Verkehrserziehung, Staatliches Schulamt Kassel

Kindheit im heutigen Straßenverkehr

Nicht alle Kinder sind gleichermaßen von den Auswirkungen des Straßenverkehrs betroffen. Je nach Wohnviertel oder Größe der Stadt sind ihre Erfahrungen sehr unterschiedlich. Während das eine Kind sich nachmittags in der verkehrsberuhigten Straße am Stadtrand ohne Unfallgefahr im Freien aufhalten kann, ist dies für ein Anderes an einer befahrenen Straße im Innenstadtbereich unter Umständen lebensgefährlich.

Trotz dieser Unterschiede hat der wachsende Autoverkehr den Alltag aller Heranwachsenden nachhaltig verändert:

Kinder

- erleben Straßen als unüberwindbare Grenzen.
- haben Angst vor schnellen und großen Autos.
- halten sich seltener im Freien auf als noch vor einigen Jahren.
- müssen sich verabreden, um den Nachmittag gemeinsam zu verbringen. Spontane Treffen sind selten geworden.
- legen Wege fast nie unbegleitet zurück, sondern stehen aus Sicherheitsgründen stark unter der Obhut von Erwachsenen, wichtige Schritte zu wachsender Selbständigkeit können so nicht gemacht werden.
- werden von den Eltern – paradoxerweise wegen des gefährlichen Verkehrs – mit dem Auto zur Schule, Sport u. ä. transportiert.
- erleben ihre Welt „verinselt“ und verlieren den Kontakt zu ihrer direkten Wohnumgebung.
- erfahren täglich, dass ihr Spiel- und Erfahrungsraum vor der Wohnung durch fahrende und parkende PKW blockiert, eingeschränkt und gefährdet wird.*¹

Bewegungsräume

Kinder wachsen heute unter völlig anderen Bedingungen auf als ihre Elterngeneration. Die heutige Kindheit ist geprägt von einer Pädagogisierung, dem Einfluss der Medien, dem Zerfall der Familie und einem Rückgang in der Geburtenrate. Konnten die Kinder früherer Generationen noch unbedenklich ins Freie stürmen und dort ihren Bewegungsdrang austoben und ihrer Fantasie im Spiel freien Lauf lassen, so fehlt heute vielen Kindern die ausreichende Bewegungsmöglichkeit im Freien.

Besonders Stadtkinder werden durch den ständig wachsenden Straßenverkehr, der nach den Bedürfnissen der Erwachsenen organisiert ist, in ihrer motorischen, sozialen und kognitiven Entwicklung beeinträchtigt. Autos sind im Vergleich zu Kindern deutlich in der Übermacht: auf ein Kind kommen heute vier Autos. Fahrende und parkende PKW nehmen einen großen Teil des öffentlichen Raums ein, auch bei den Baurichtlinien wird in der Regel mehr Platzbedarf für die Abstellfläche des PKW berechnet, als für ein Kinderzimmer.

Vor ca. 10 Jahren wurde in einer Untersuchung des Fifas-Institutes im Auftrag der Stadt Freiburg (sog. Blinkert-Studie*²) von Eltern geäußert, dass nur 45% der Kinder ohne Bedenken draußen spielen könnten, aber 55% nur mit Besorgnis ihre Kinder dem Spiel außerhalb der Woh-

nung zustimmen.

12% von ihnen ließen ihre Kinder nur unter Aufsicht oder überhaupt nicht aus der Wohnung.

Die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs, schlechte Verkehrsregelungen, Belästigungen durch aggressive Kinder oder Erwachsene und vor allem mangelnde sichere Aufenthaltsmöglichkeiten waren ihre Argumente.

Die Situation hat sich für Kinder in den letzten Jahren eher verschlechtert als verbessert. Computerspiele, Fernsehen und außerhalb der Wohnung ein unkindgemäßes und wenig attraktives Umfeld bieten für viele wenig Anreiz, sich mit anderen zu treffen und sich körperlich zu betätigen.

Der zunehmende Verlust der Straße als öffentlicher Begegnungsraum und das Verwiesenwerden auf ‚Spielplatzreservate‘ führen bei immer mehr Kindern zu sichtbaren Defiziten in Motorik und Sensomotorik .

Kinder lernen das Umfeld der elterlichen Wohnung nicht mehr in konzentrischen Kreisen kennen, sondern erleben weit verstreute Teilräume. Bereiche wie Sportverein, Musikschule, die Wohnung von Freunden usw. werden als Inseln erlebt, ohne dass ein direkter Zusammenhang zwischen diesen Teilräumen besteht.

*¹siehe: Flade, Hüttenmoser, u.a. in Phillip Spitta, „Vorfahrt für Kinder“, Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort, 1997

*²siehe: Baldo Blinkert, Aktionsräume von Kindern in der Stadt, Fifas-Schriften-Reihe, Freiburg 1993

Das Spiel in kleinen Gruppen findet seltener statt, häufig spielen Kinder nur noch zu zweit. Viele Aktivitäten werden pädagogisch betreut, so dass sich Kinder kaum noch selbstständig und unbeobachtet bewegen und Erfahrungen sammeln können.

Kinder brauchen jedoch:

- Freiraum zum Toben und Erobern,
- Orte, wo sie ihre Möglichkeiten und Grenzen als eigene Person erfahren,
- wo sie ihre Beziehung zu Räumen aktiv gestalten,
- Naturerfahrungen machen können,
- soziale Kontakte knüpfen können ohne die Lenkung von Erwachsenen.

Unfallgefahren

Nicht Krankheiten, sondern Verkehrsunfälle sind in Deutschland die größte Bedrohung für Kinder zwischen fünf und zehn Jahren. Der Straßenverkehr ist immer noch Todesursache Nr. 1 im Kindesalter.

Im Jahr 2000 verunglückten laut Statistischem Bundesamt in der Bundesrepublik insgesamt 45.500 Kinder unter 15 Jahren bei Verkehrsunfällen. Alle 37 Std. kam ein Kind auf Deutschlands Straßen ums Leben, die meisten Kinder starben als PKW-Insassen (43 %).

Insgesamt verunglückten die meisten Kinder, 15.600, mit dem Fahrrad, 15.500 als PKW-Insassen und 12.200 als Fußgänger. Im Durchschnitt kam damit alle 12 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden.

Die Zahl der getöteten und verletzten Kinder unter 10 Jahren sinkt zwar, aber nicht deshalb, weil sich die Verkehrssituation geändert hätte, sondern weil Eltern kleinere Kinder seltener alleine auf die Straße lassen und weil die Geburtenrate rückläufig ist. Jüngere Kinder werden vor allem als Beifahrer zu Unfallopfern, ältere Kinder und Jugendliche (10- bis 15jährige) vor allem, wenn sie alleine und selbstständig mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Zahl der Kinder, die als Radfahrer in Unfälle verwickelt sind, steigt deutlich an.

Schulweg-Unfälle zeigen den geringsten Teil in der Unfallstatistik.

Die meisten Unfälle mit Kinderbeteiligung ereignen sich am späten Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr, wenn die Kinder nach draußen drängen zum Spielen und müde Autofahrer nach einem langen und anstrengenden Arbeitstag den Heimweg antreten.

Es existiert ein Zusammenhang zwischen Alter und Entfernung des Unfallortes. Jüngere Kinder verunglücken häufig in der Nähe der elterlichen Wohnung, ein besonders hohes Unfallrisiko besteht für Sechs- bis Siebenjährige. Jungen sind weiterhin im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. Von den 2001 auf Deutschlands Straßen verunglückten Kindern waren 57 % Jungen und 43 % Mädchen.

Kinder verunglücken vor allem an so genannten unübersichtlichen Stellen. Dies sind Kurven, Kreuzungen mit Ampeln und der Bereich parkender Autos. Als Ursache wird „Unachtsamkeit“ genannt, die Unfallschuld wird zu ca. 70-80% den Kindern angelastet. Neuerdings sind Kinder in Deutschland erst ab 10 Jahren (nicht mehr, wie

noch vor Kurzem bereits ab 7 Jahren) schuldfähig. In Frankreich, Österreich und den Niederlanden gelten Kinder dagegen bis zum 14. Lebensjahr als nicht schuldfähig.

Trotz gegenteiliger entwicklungspsychologischer Erkenntnisse traut man ihnen hierzulande zu, Gefahren richtig einzuschätzen und sich verkehrsgerecht zu verhalten. Man traut ihnen eine hohe Einsichtsfähigkeit zu, lässt jedoch vollständig außer Betracht, dass ihre Steuerungsfähigkeit, also das Handeln entsprechend ihrer Einsicht, nicht immer möglich ist. Auf Grund ihrer psychologischen und motorischen Entwicklung sind Kinder dem Verkehr häufig nicht gewachsen.

Psychologen weisen darauf hin, dass Kinder erst ab ca. 8 Jahren ein vorausschauendes Gefahrenbewußtsein entwickeln und erst im Alter von 13 bis 14 Jahren ist die Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit voll entwickelt ist. Mit schwierigen Situationen sind Kinder also vielfach überfordert:*

- Sie sind aufgrund ihrer geringeren Körpergröße oft nicht in der Lage, über parkende PKWs hinweg den Fahrbahnverkehr zu überblicken. Sie haben den Blick auf die Fahrbahn erst dann frei, wenn sie schon auf ihr stehen.
- Sie gehen bis zum 7. Lebensjahr davon aus, dass Autofahrer sie immer sehen, wenn sie selbst das Auto sehen können. (Die Scheinwerfer sind die Augen der Autos!)
- Sie können erst ab dem 9. Lebensjahr die Geschwindigkeit von Autos einschätzen.
- Sie entwickeln erst zwischen 8 und 10 Jahren die Fähigkeit, beim Fahrradfahren auf den Verkehr zu achten und zu reagieren.
- Sie lassen sich sehr leicht ablenken und achten dann nicht mehr auf den Verkehr.
- Altersbedingt ist ihr Blickwinkel eingeschränkt, so dass sie von der Seite nahende Autos erst spät wahrnehmen. Erst ab ca. 14 Jahren verfügen sie über einen weiteren Gesichtskreis.
- Durch die kürzere Schrittlänge benötigen sie für eine Fahrbahnüberquerung wesentlich länger als Erwachsene.
- Entfernungen, Geschwindigkeiten und Geräusche können Kinder aufgrund ihres Mangels an Erfahrungen schlechter einschätzen als Erwachsene, so dass es hier immer wieder zu „Fehlverhalten“ kommen muss.
- Die Motorik ist gerade bei Kindern im Grundschulalter noch nicht voll entwickelt, so dass Bewegungen unkoordiniert ablaufen können und schnelle Reaktionen in gefährlichen Situationen nicht immer möglich sind.
- Kinder vergessen besonders beim Spielen, auf die sie umgebenden Gefahren zu achten. Sie reagieren impulsiv und bauen Spannungen motorisch unkontrolliert ab; sie können sich nicht lange auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Ein Freund auf der anderen Straßenseite oder ein interessanter Gegenstand am Fahrbahnrand sind in diesem Moment „wichtiger“ als der Verkehr. Trotz der grundsätzlichen Einsicht in die Gefahren des Verkehrs laufen Kinder impulsiv auf die Straße.

siv und bauen Spannungen motorisch unkontrolliert ab; sie können sich nicht lange auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Ein Freund auf der anderen Straßenseite oder ein interessanter Gegenstand am Fahrbahnrand sind in diesem Moment „wichtiger“ als der Verkehr. Trotz der grundsätzlichen Einsicht in die Gefahren des Verkehrs laufen Kinder impulsiv auf die Straße.

Die Polizei geht davon aus, dass jeder zweite Unfall auf das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer zurückzuführen ist. Prof. Heiner Monheim (Universität Trier) schätzt dagegen den Anteil der motorisierten Verkehrsteilnehmer viel höher. Bei 80 – 90 % aller Unfälle, bei denen Kinder zu Schaden kommen, ist seiner Meinung nach unangepasste, überhöhte Geschwindigkeit im Spiel. Laut § 3 Abs. 2a der Straßenverkehrsordnung müssen Autofahrer – auch wenn 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit gelten – ihr Fahrtempo der Verkehrssituation anpassen. Die StVO weist ausdrücklich darauf hin, dass dabei auf Kinder und alte Menschen besonders Rücksicht zu nehmen ist. Spielen Kinder in der Nähe der Fahrbahn, muss der Fahrer so langsam werden, dass er – falls nötig – rechtzeitig anhalten kann.

Dazu kommt, dass Kinder mit dem Fahrrad nach der StVO zwar bis zu 8 Jahren auf dem Gehweg fahren **müssen** und bis zu 10 Jahren fahren **dürfen**, dass aber die Voraussetzungen hierfür oft nicht gegeben sind, da es gar keine oder viel zu schmale Gehwege gibt, zu starker Fußgängerverkehr existiert, z.B. in Einkaufsstraßen oder die Gehwege zu geparkt sind. Gerade Grundschul Kinder kommen hier in für sie unüberschaubare und gefährliche Verkehrssituationen.

Diese Erkenntnisse belegen, dass es nicht möglich ist, Kinder als „perfekte“ Verkehrsteilnehmer heranzuziehen, sondern dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, die den Straßenverkehr kindgerechter gestalten.

Gesundheit

Häufig ignoriert werden gesundheitliche Beeinträchtigungen, die durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen entstehen. Diese Beeinträchtigungen sind sowohl physischer als auch psychischer Art. Zunehmend wird darauf hingewiesen, dass mehr Menschen unter verkehrsbedingter Lärmeinwirkung und Luftverschmutzung leiden. Die Zunahme bestimmter Krankheitssymptome steht in enger Verbindung zum Straßenverkehr.

Schadstoffemissionen

Die Wirkung der Emissionen von Verbrennungsmotoren steht an erster Stelle. Kinder, die sich noch im Wachstum befinden, sind stark von Schadstoffemissionen betroffen. Die Kinder, die in Ballungsgebieten oder an stark befahrenen Hauptstraßen leben, atmen rund um die Uhr Autoabgase ein. Viele Schadstoffe aus Autoabgasen treten in Bodennähe bis zu 1 m und 1,5 m konzentriert auf. Durch ihre Körpergröße sind Kinder in wesentlich größerem Ausmaß von den Abgasen betroffen als Erwachsene. Benzol und Dieselruß gelten als hochgradig Krebs erregend. Kindliche Lungen bekommen mehr Ruß ab und müssen mit einer höheren Giftgasbelastung zurecht kommen. Schadstoffgrenzwerte orientieren sich nicht an gesundheitlichen Notwendigkeiten für Kinder, sondern an gesunden Erwachsenen mit einem durchschnittlichen Körpergewicht von 70 kg. Der kindliche Stoffwechsel funktioniert schneller als der erwachsene, Kinder atmen mehr und setzen mehr Flüssigkeit um als Erwachsene und dadurch belasten Schadstoffe ihren Organismus mehr. Kinder, deren Zimmer an einer Hauptverkehrsstraße liegt oder in der Nähe einer Tankstelle, weisen hohe Konzentrationen von Benzol im Blut auf; damit sind sie akut krebgefährdet*¹.

Atemwegserkrankungen

Allergien und Asthma werden durch den Straßenverkehr begünstigt*². Erkrankungen der Atemwege nehmen zu. Inzwischen leiden über 34% aller Kinder und Jugendlichen an einer allergischen Krankheit (nach neuesten Untersuchungen (1994) des Bielefelder Gesundheitswissenschaftlers Hurrelmann)*³. Der Sommersmog mit fragwürdigen Ozonwerten setzt Kindern und älteren Menschen in besonderer Weise zu. Für die Bildung des bodennahen Ozons ist der Verkehr maßgeblich verantwortlich*⁴. Die empfohlene Lösung des Problems liegt jedoch nur darin, Kinder nicht im Freien spielen zu lassen, anstatt die Ursachen zu bekämpfen. Der Wintersmog ist nicht weniger gefährlich. Stickoxide, Schwefeldioxid und Dieselruß, die Bestandteil des Luftgasgemisches des Wintersmogs sind, sind verantwortlich für Atemwegserkrankungen wie Bronchitis und Pseudokrapp.

Lärm

Ein weiterer Faktor, der das gesundheitliche Wohlbefinden entscheidend beeinflusst, ist die akustische Emission. Durch den Verkehrslärm fühlen sich 50-70% der Bundesbürger belästigt. Es wurde nachgewiesen, dass konstante Lärmemissionen zu Schlafstörungen, vegetativen Reizwirkungen, Stress-Symptomen, Nervosität, Aggressivität, Kopfschmerzen, Leistungsbeeinträchtigungen, Konzentrationsstörungen führen und auch zu erhöhtem Blutdruck und dadurch einem höheren Herzinfarktrisiko. Von diesen Auswirkungen sind Kinder und Erwachsene gleichermaßen betroffen.

Bewegungsmangel

Mangelnde Bewegung führt zu sichtbaren Defiziten im Bereich der Motorik und Sensomotorik (lt. WHO-Studie besitzen 40% der Kinder bereits einen schwachen Kreislauf und erniedrigte Blutdruckwerte). Innerhalb der letzten 25 Jahre hat sich die Zahl übergewichtiger Kinder bei den Fünf- bis Siebenjährigen mehr als verdoppelt, bei den Zehnjährigen sogar vervierfacht.

*¹ Andreas Hellmann, Asthma aus dem Auspuf, Gloning/Böse (Hrsg.), Gesundheitsrisiko Auto, Frankfurt am Main 1995 (Umwelt und Gesundheit, Band 5)

*² Thomas Nicolai, Die Münchener Allergie- und Asthmastudie: Ein flüsse von Verkehr und Umwelt auf die Gesundheit von Kindern, Gloning/Böse a.a.O. 1995, S. 95-101

*³ Klaus Hurrelmann, Plädoyer für mehr Ganztagschulen, Pädagogik 42 (1990) 3, S. 39-42

*⁴ Meike Spitzner, Automobile Gesellschaft und die physische und psychische Gesundheit von Frauen, Männern und Kindern. (Unveröffentlichtes Skript, VCD Archiv, Bonn 1991, S. 4)

Platz da! Kinder werden aktiv

Ergebnisse einer bundesweiten Befragung

Mehr als 6000 Kinder zwischen Kiel und München waren im September 1996 für den VCD aktiv, um die Kinderfreundlichkeit ihrer Städte und die Qualität ihrer täglichen Wege zu testen.

Sie haben die Breite von Geh- und Radwegen und die Wartezeiten und Grünphasen an Ampeln gemessen, das Verhalten der Autofahrer beobachtet und Spielflächen beurteilt.

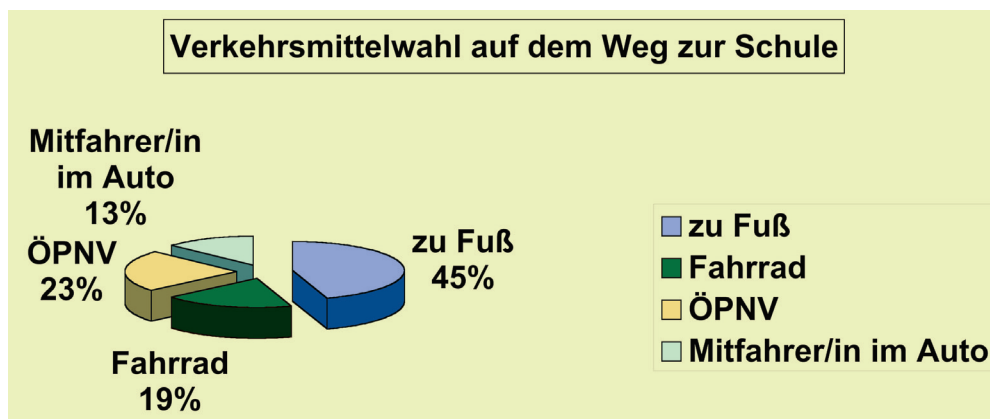
Der VCD wollte wissen, was Kinder auf ihren täglichen Wegen am meisten stört und was sie gerne ändern würden.

Mit Fragebögen, Maßbändern und Stoppuhren zogen die Kinder los, um ihre Alltagswege auf Sicherheit und Kinderfreundlichkeit zu überprüfen. Sie dokumentierten Engstellen und Wartezeiten und protokollierten ihre täglichen Ärgernisse ebenso wie ihre Wünsche.

- Kinder brauchen Platz, denn ihre Hauptbeschäftigungen in der Freizeit sind Radfahren, Rollschuhlaufen, Inline-Skaten, Skateboard-Fahren und Ballspielen.
- Autofahrer halten am Zebrastreifen nicht an.
- Die Wartezeiten an einem Drittel der Ampeln betragen zwischen ein und drei Minuten, an einem weiteren Drittel zwischen 30 und 60 Sekunden.
- Dreiviertel der gemessenen Engstellen waren weniger als 1,50 m breit, fast die Hälfte davon sogar noch unter 80 cm.
- Rad- und Gehwege sind häufig zugeparkt.
- Mehr als 70% der Kinder wünschen sich mehr Radwege, da sie sich dort sicher fühlen.

Die ausgefüllten, zurückgesandten Fragebögen wurden im ersten deutschen Kinderverkehrsgutachten ausgewertet:

- Die Straße hat ihren Stellenwert als Treffpunkt und Spielplatz verloren. Fast die Hälfte der Kinder spielt im sicheren Hof, Garten oder einem eingegrenzten Spielplatz, die anderen Kinder gehen auf den Sportplatz oder in die freie Natur.
- Kinder benutzen die Straße häufig: sie gehen zur Schule, zum Sport, zum Musikunterricht.
Fast die Hälfte (45%) geht zu Fuß, knapp 19% fahren mit dem Rad; 23% benutzen den Bus, 13% werden von den Eltern mit dem Auto chauffiert.



Printmedien:

1 Klassensatz 3. + 4. Schuljahr:

„Wenn Busse denken könnten“ ISBN 3-89170-117-8; bestehend aus: 25 Schülerheften, 1 Lehrerheft + 1 Foliensatz; Druck- und Werbegesellschaft mbH.

Fairkehr:

Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen: August/September, Nr. 4/2001: Hausaufgabe Schulweg; Laufend Lernen; VCD (Verkehrsclub Deutschland), Bonn 2001.

Fairkehr Spezial:

Kinder im Verkehr; Sonderheft Februar 1997; VCD, Bonn 1997.

De Haan, Gerhard; Harenberg, Dorothee:

Nachhaltige Entwicklung und Mobilitätserziehung: Forschungsgruppe Umweltbildung; Freie Universität Berlin 1998.

Begleitheft für den Unterricht an Schulen: Wohin geht die Fahrt?; 5. Überarbeitete Auflage, Stuttgart 1997.

21 – Das Leben gestalten lernen. Mobilität und Stillstand. Heft 0, Ökom-Verlag München.

Umkehr e.V. / Fuß e.V.:

Nachhaltige Mobilität. Lehr- und Lernmittel. 150 Medien für Schule + Hort, 2002.

Literatur:**Lokale Agenda 21- Bildung für Nachhaltigkeit**

Bund/Misereor (Hg.):

Zukunftsfähiges Deutschland. Basel/Boston/Berlin 1996.

De Haan, Gerhard:

Von der Umweltbildung zur Bildung zur Nachhaltigkeit. in: Baier, Hans et al. (Hg.): Umwelt, Mitwelt, Lebenswelt im Sachunterricht Bad Heilbrunn 1999, S. 75-102. (Tagungsband der GDSV: Probleme und Perspektiven des SU, Bd. 9).

Gärtner, Helmut/Hellberg-Rode, Gesine:

Schulische Umweltbildung im Kontext nachhaltiger Entwicklung, in: Baier, Hans et al. (Hg.): Umwelt, Mitwelt, Lebenswelt im Sachunterricht Bad Heilbrunn 1999. S. 103-125.

Gärtner, Helmut/Hellberg-Rode, Gesine (Hg.):

Umweltbildung und nachhaltige Entwicklung. Band I und 2. Baltmannsweiler 2001.

Kreuzinger, Steffi/Unger, Harald:

Agenda 21. Wir bauen unsere Zukunft. Verlag an der Ruhr: Mülheim 1999.

Die KMK-Empfehlung von 1994

KMK 1994, KultusministerInnen-Empfehlung zur Verkehrserziehung von 1994. Kommentare zur KMK-Empfehlung in Zeitschrift für Verkehrserziehung (Z/VE) 1/1995.

Neue Wege einer handlungsorientierten und fächerübergreifenden Mobilitätserziehung im Kontext der lokalen Agenda 21

Bleyer, Gunter:

Neue Wege in der Mobilitätserziehung. In: Symposium "Kinder im Verkehr", Institut für Lehrerfortbildung Hamburg, Tagungsreader: VCD Bonn, S. 19-24.

Bleyer, Gunter:

Aktionswoche „Autofreie Schule“. In: Grundschule 2 1992, S. 60-62.

Bleyer, Gunter:

Umweltbewusste Mobilität. Thesen zur Weiterentwicklung der VE in der Schule, in: ZVE 3/1996, S. 10ff.

Briese, Volker:

Verkehrserziehung als Element des Sachunterrichts in der Primarstufe. in: ZVE 3/1990. S. 9-13.

Deetjen, Gottfried:

Wir brauchen mehr Ruhe und bessere Luft! In: ZVE 4/1992, S. 6-12.

Kalwitzki, Klaus-Peter:

Weniger ist manchmal mehr. In: Mücke, Sonderheft Verkehr und Umwelt.

Koch, Hubert (Hg.):

Die neue Verkehrserziehung. Modelle. Konzeptionen, Theorien. München 1991, In: Baier, Hans u.a. (Hg.): Umwelt, Mitwelt, Lebenswelt im Sachunterricht Rad Heilbrunn 1999, S. 213-228; Kurzfassung dazu auch im Internet, www.vcd-bochum.de.

Spitta, Philipp:

Mobilität, Straßenverkehr und Partizipation. In: Gärtner/Hellberg-Rode (Hg.): Umweltbildung und nachhaltige Entwicklung. Bd. 2. Baltmannsweiler 2001, S. 109-126.

Kind und Umwelt im Verkehr. Projekttage in der Schule. Amt für Schule Hamburg. Hamburg 1996.

Erste Klasse im Verkehr:**Ideen für den Anfangsunterricht und Elternarbeit**

Benner, Dietrich; Greiling, Gertraut:

Das Schulwegprojekt. In: Grundschule 8/1981, S. 329-332.

Klawuhn, Karola; Platzek, Marie:

Wohnbezirk als Erfahrungs- und Erlebnisraum. In: Die Grundschulzeitschrift 16/1988, S. 11 ff.

Schreier, Helmut; Vollmers, Erika:

Mein Schulweg - unser Schulweg, In: Grundschule 12/1980, S. 544-547.

Schweizer, Ingrid:

Ich weiß wo Du wohnst. In: Die Grundschulzeitschrift 6/1987, S. 18-19.

Spitta, Philipp:

Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. VCD-Materialien. Bonn 1997.

Fairkehr 4/2001: Hausaufgabe Schulwege. Laufend Lernen.

Beteiligung von Kindern an der Stadtteil- und Schulwegplanung

Blanke, Hedwig u.a., (Hg.):
Handbuch kommunale Kinderpolitik Münster 1993.

Schröder, Richard:
Kinder reden mit. Beteiligung an Politik, Stadtplanung und
-gestaltung. Weinheim/Basel 1995.

Apel, Peter u.a., (Hg.): Kinder planen mit. Stadtplanung unter
Einbeziehung von Kindern. LKD-Verlag Düsseldorf.

Knauer, Rainard, Brand, Petra:
Kinder können mit entscheiden. Neuwied 1998.

Ministerium für Arbeit und Soziales NRW (Hg.):
Mittendrin und außen vor - Kinderbeteiligung und Alltagsdemo-
kratie. Tagungsdokumentation. Düsseldorf 1996. Bestelladresse
(kostenlos): Ministerium für Arbeit und Soziales in NRW, 40190
Düsseldorf).

Radfahren in der Schule**Konzepte für eine fahrradfreundliche Schule und Exkursion:
Übungen zur Radfahrausbildung**

Briese, Volker und H. Wittekind:
Verkehr, Umwelt, Fahrrad. Dortmund 1985.

Briese, Volker:
Werden „Meister auf zwei Rädern auch Meister im Straßenver-
kehr? In: ZVE 3 1988, S. 81-83.

Briese, Volker:
Häuschen lernt Radfahren - aber wie? In: Radfahren 2/1992,
S. 82-87.

Briese, Volker:
Realismus und Bescheidenheit. In: Radfahren 3/1992, S. 86-90.

Gerwin, Liselotte:
Radfahren im 2. und 3. Schuljahr. In: Grundschule 5/1990,
S. 35-38.

Die Radfahrausbildung. VR-Material für die Schule. Partner auf
der Straße. Material für die Schule.
Bausteine Grundschule: Mein Fahrrad und ich. Bergmoser und
Höllner Verlag. Aachen 4/1994.

Deutsche Verkehrswacht:
Radfahren 1/2. Vorbereitendes Radfahrtraining 1991, S. 15 ff.

Hesse, Christian:
Die Radfahrkiste. Rot-Gelb-Grün Lehrmittel, Braunschweig 1993.

Könemann, Werner:
Vom Durcheinander laufen zum Miteinander fahren. Münster
1990.
Bestelladresse (kostenlos): GUW Westfalen-Lippe, Postfach
5967, 48135 Münster.

Erlebnisreise mit Bus und Bahn:**Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Unterricht**

Bleyer, Gunter:
Wir fahren mit dem HVV. In: ZVE 2/1995. S. 7ff.

Bleyer, Gunter:
Kinder benutzen Bus und Bahn. In: Grundschule 6/1993, S. 51.

Flade, Antje u.a.:
Öffentlicher Verkehr im Schulunterricht. In: Verkehrszeichen 2/1996.

Kalwitzki, Klaus-Peter:
Öffentlicher Verkehr im Unterricht. In: Verkehrszeichen 1/1991, S. 9ff.
Wo ist der Fuchs, Detektivspiel im ÖPNV VRR, Gelsenkirchen 1990.

Spitta, Philipp:
Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und
Hort. VCD-Materialien. Bonn 1997.

Aktion und Bewegung:

Könemann, Werner:
Vom Durcheinander laufen zum Miteinander fahren. Münster
1990. Bestelladresse (kostenlos): GUVV Westfalen-Lippe, Post-
fach 5967, 48135 Münster.

Mönkemeyer, K.:
Spiele für alle 5 Sinne. Rowohlt. Reinbek 1992.

Warwitz, Siegbert:
Verkehrserziehung vom Kinde aus. Hohengehren 1994.

Zimmer, Renate:
Handbuch der Bewegungserziehung. Freiburg 1994.

Gorges, Roland:
Zur Bedeutung der Psychomotorik in der VE. Oder: Irrwege in
der Verkehrspädagogik der Primärstufe. In: ZfVE 1/1997, S. 4-10.
Dazu eine Diskussion in ZfVE in 2/97.

Vom verkehrsgerechten Kind zum kindgerechten Verkehr:**Mobilitätserziehung, Agenda 21 und Verkehrspolitik**

Monheim, Heiner: Kinderfreundliche Verkehrsplanung. Bonn o.J.

Bleyer, Gunter:
Umweltbewusste Mobilität. Thesen zur Weiterentwicklung der
VE in der Schule. In: ZVE 3/1996, S. 10ff.

Kindheit heute und Straßenverkehr**Die verinselten Räume der Kinder**

Baier, Hans u.a.:
Umwelt – Mitwelt – Lebenswelt. Klinhardt. Bad Heilbrunn 1999.

Flade, Antje (Hg.):
Mobilitätsverhalten. Weinheim Beltz/PVU Verlag 1994.

Flade, Antje:
Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen. In: Report
Psychologie, Jg. 17, Heft 10, S. 42-33.

Jacob, Joachim:
Umweltaneignung von Stadtkindern, in: ZfP 5/19K4, S. 687-697.

Sachs, Wolfgang:
Kindheit in der Auto-Gesellschaft. In: Psychologie heute 2/1982, S. 38-41.

Zeiber, Helga:
Die vielen Räume der Kinder. Zum Wandel räumlicher Lebensbedingungen seit 1945. In: Preuss-Lausitz (Hg.): Kriegskinder, Konsumkinder, Krisenkinder. Weinheim/Basel 1983, S.176-222.

Verkehr und Gesundheit

Gloning, Hermann und Böse, Stephan:
Gesundheitsrisiko Auto. Frankfurt a.M. 1995.

Greenpeace: Luftschadstoff-Messungen in „Kindernasenhöhe“. Bestelladresse: Greenpeace 22745 Hamburg. Tel. 040/306180.

Limbourg, Maria:
Straßenverkehr und Gesundheit. In: Grundschule 6/1995, S. 51-52.

Limbourg, Maria:
Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung. In: ZfVE 3/1996, ab S. 7.

Unfälle: Todesursache Nr. 1 im Kindesalter

Briese, Volker:
Verkehrserziehung und Unfallstatistik. In: 7.VE 2/1995, S. 4f.
DVR, Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bestelladresse (kostenlos): DVR, Heuler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn.

Limbourg, Maria:
Kinder im Straßenverkehr. Münster 1994. Kostenlos beziehbar bei: GUVV Westfalen-Lippe, Salzmannstr. 156, 48159 Münster, Tel.: 0251-21020.

Limbourg, Maria:
Entwicklungspsychologische Voraussetzungen... In: Sicher leben, Kindersicherheit – was wirkt? Wien 1995.

Limbourg, Maria:
Wir benötigen Unfallstatistiken. In: ZVF. 3/1995, S. 13.

Limbourg, Maria:
Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule. In: SWZ 29(2001)38, S. 4-11.

Spitta, Philipp:
An den Rand gedrängt. Kinderrechte in Straßenverkehr. In: Carle/Kaiser (Hg.): Rechte der Kinder. Ballmannsweiler 1998, S. 101- 111.

Das verkehrsgerechte Kind - Konzepte der Verkehrserziehung nach 1945

Böcher, Wolfgang:
Verkehrserziehung als Sozialerziehung. In: ZVE 1/1998 3, S. 1-11.
DVR, Handbuch: Schulverkehrserziehung.

Hielscher, Hans:
Aufbau sozialer Grundfertigkeiten in der Verkehrserziehung. In: Grundschule 11/1984, S. 16ff.

KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung von 1972.

Spitta, Philipp:
Kinder im Verkehr. Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe. Hamburg 1995.

Fuß- und Umkehr e.V.: Verkehrte Kinder? Berlin 1992.

Vonolfen, Wilhelm:
Der Verkehrsunterricht. Handbuch für Erzieher. Dortmund 1954.

Bordsteindrill und ‚freie Fahrt für freie Bürger‘

Briese, Volker und H. Wittekind:
Verkehr, Umwelt, Fahrrad. Dortmund 1985.

Hohenadel, Dieter:
Erziehung und Verkehrswirklichkeit. Braunschweig 1983.

Materialien:

Methodenkoffer. Ökoprotjekt Mobil Spiel e.V., Welsstr. 15, 81373 München.

Materialkoffer. Agenda 21. Thema Mobilität; Kalff, Ulrich, u.a. (ab Herbst 2003).

Internet-Links zum Thema Mobilität

Greenpeace: www.greenpeace.de/kids

VCD Verkehrsclub Deutschland: www.vcd.org

Phillip Spitta: www.vcd-bochum.de

Zeitschrift "fairkehr": www.fairkehr.de

Universität Essen,
Prof. Maria Limbourg: www.uni-essen.de/traffic_education

Hessischer Bildungsserver, Programm Move: www.bildung.hessen.de

Lernwerkstadt, Bundesministerium für
Verkehr, Bauwesen und Wohnungswesen: www.lernwerkstadt.de

Informationen zur Messe
'Technologien für morgen': www.erde2punkt0.de

Mobil ohne Auto: www.mobilohneauto.de

Umkehr e.V., Arbeitskreis Verkehr und Umwelt: www.umkehr.de

Fuß e.V., Der Fußgängerschutzverein: www.fuss-ev.de

BUND, Freunde der Erde: www.bund.de

Autofrei leben! e.V., Die Initiative der Autofreien: www.autofrei.de

ROBIN WOOD e.V.: www.robinwood.de

ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: www.adfc.de

Sprit-Spar-Kurse: www.cleverfahren.de

Bundesverband CarSharing: www.carsharing.de

Internationale Kontakte: www.iwalktoschool.com
www.goforgreen.ca
www.mobility.de

Forschungsgesellschaft Mobilität Österreich: www.fgm-amor.at