

Arbeitspapiere zum Ausbildungstag

Block 1, AV 3

Soziales und Politisches: Demokratiebildung

A-GS-SUG-0135



Veranstaltung

13.11.2024

online

Inhalte

- Mobilitätsbildung gemäß Fachanforderungen
- Kinder und ihre körperlichen Voraussetzungen
- Aktivierung Schüler
- Unterrichtsideen
- Umsetzung von Mobilitätsbildung mittels Medien
- Materialsichtung

Literatur

verbindlich

- KMK - Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule
- Limbourg, Maria - Lernort Schulweg
- Spitta, Philipp - Mobilitätsbildung
- Anne Kupsch - Der Weg zum kompetenten Verkehrsteilnehmer
-

weiterführend

- Spitta, Philipp - Auf neuen Wegen lernen Mobilitätsbildung im Anfangsunterricht
- Spitta, Philipp - Orientierung im Wohnumfeld Erfahrung im Raum

verbindliche Literatur

Sekretariat der Ständigen Konferenz
der Kultusminister der Länder
in der Bundesrepublik Deutschland

Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule

(Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012)

Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012)

0. Vorbemerkung

Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte von Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Sie setzt sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinander.

Die Kultusministerkonferenz entwickelt hiermit ihre Empfehlung von 1994 zur „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ fort.

1. Ziele und allgemeine Grundsätze

1.1 Ziele

Mobilitäts- und Verkehrserziehung befähigt Schülerinnen und Schüler, sich mit den Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen.

Sie orientiert sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, die ökologische Belastbarkeit der Erde nicht zu überfordern, den Klimaschutz zu verstärken und negative Auswirkungen des Verkehrs auf das Leben der Menschen zu reduzieren.

**Zukunftsfähige
Mobilität**

Mobilitäts- und Verkehrserziehung leistet durch die Förderung der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler einen Beitrag zu ihrer Persönlichkeitsentwicklung und befähigt sie, ihre soziale Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen. Schülerinnen und Schüler beteiligen sich zunehmend selbstständig zu Fuß und mit dem Fahrrad am Verkehr, lernen, sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln und Verbundsystemen zurechtzufinden, und erweitern dadurch ihren Aktionsradius. Sie entwickeln Kompetenzen für eine verantwortungsvolle Teilnahme am motorisierten Verkehr.

**Selbstständige
Mobilität**

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung unterstützt die Schülerinnen und Schüler beim Aufbau von Kompetenzen, um sich am Straßenverkehr vielseitig und sicher zu

**Sicheres Verhalten im
Verkehr**

beteiligen. Schülerinnen und Schüler lernen, sich als Fußgänger, Radfahrer, Fahrer und Mitfahrer von motorisierten Fahrzeugen und als Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel umsichtig und sicherheits- und gefahrenbewusst zu verhalten. Sie erwerben Regelwissen, verkehrsspezifische und verkehrsrechtliche Kenntnisse. Sie erweitern ihre motorischen Fertigkeiten, ihr Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen und bauen ein flexibles, situationsbezogenes Verhalten und die Fähigkeit zur Antizipation von Risiken im Straßenverkehr und zur Vermeidung von Gefahren aus.

Schülerinnen und Schüler setzen sich mit der Verkehrswirklichkeit auseinander und lernen den Verkehr als ein soziales System kennen, das besonderen Regeln und Normen der sozialen Interaktion unterworfen ist. Sie bauen Kompetenzen auf, um in Verkehrssituationen sozial angemessen handeln zu können. Sie lernen sich flexibel und verantwortungsbewusst zu verhalten, Rücksicht zu nehmen und sich in die Rolle der anderen Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen, deren Verhalten zu antizipieren und das eigene Verhalten darauf einzustellen.

Sozialkompetenz im Verkehr

Schülerinnen und Schüler erwerben grundlegende Kenntnisse über die Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima. Sie setzen sich mit Motiven der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens sowie ihrer eigenen Motivation zum Einstieg in die Motorisierung auseinander und erproben unterschiedliche Verkehrsmittel. Sie bauen Kompetenzen auf für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl sowie für ein gesundheitsbewusstes Verhalten.

Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr

Schülerinnen und Schüler erwerben Grundlagen, um an der Gestaltung einer Verkehrsumwelt mitzuwirken, die zur Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, zu besseren Lebensbedingungen und einer zukunftsfähigen Mobilität beiträgt. Sie erwerben Wissen über die städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen.

Verkehrsraumgestaltung

Sie werden angeregt, sich an Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu beteiligen und solche zu initiieren.

1.2 Allgemeine Grundsätze

Der Unterricht im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung geht von der Lebenssituation und den Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler im Verkehr sowie von ihren Mobilitätsbedürfnissen aus. Er knüpft an die Rolle der Heranwachsenden als Fußgänger, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sowie Mitfahrer im Auto und Benutzer motorisierter Fahrzeuge an.

Erfahrungsorientierung

Der Unterricht ermöglicht, dass Schülerinnen und Schüler sich handlungsorientiert Wissen aneignen, Kompetenzen aufbauen und Einstellungen erwerben. Durch Realbegegnungen in der Verkehrsumwelt werden Praxisfelder eröffnet, in denen Schülerinnen und Schüler erkunden, beobachten und befragen, Verhalten erproben und einüben.

Handlungsorientierung

Lern- und Handlungsorte sind die unmittelbaren Erfahrungsräume der Schülerinnen und Schüler: ihr Stadtteil, ihre Wohn- und Schulumgebung und ihr wachsender Aktionsradius. Die Kinder und Jugendlichen erwerben Kenntnisse über die Verkehrswirklichkeit und die Verkehrsplanung und beteiligen sich an der Gestaltung von Verkehrssituationen vor Ort.

Umgebungsorientierung

Der Unterricht in der Mobilitäts- und Verkehrserziehung ermöglicht durch individuelle Schwerpunktsetzungen eine intensive Auseinandersetzung mit der Thematik. Die individuelle Förderung berücksichtigt die Heterogenität der Schülerinnen und Schüler. Dabei werden geschlechtsspezifische, interkulturelle, soziale Unterschiede und sich aus der Inklusion ergebende Anforderungen einbezogen.

Individualisierung und Inklusion

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung wird fächerübergreifend oder in Projektform umgesetzt. Der fächerübergreifende Unterricht ermöglicht den Schülerinnen und Schülern, sich insbesondere unter Einbeziehung von Natur-, Gesellschaftswissenschaften und Sport mit Fragen der Mobilität auseinanderzusetzen.

Fächerübergreifender Unterricht

2. Maßnahmen der Bildungsverwaltung

Die Gestaltung der Lehr- und Bildungspläne und der schulorganisatorischen Regelungen durch die Länder sowie die Konzeptionen zur Lehrerbildung und Lehrerfortbildung berücksichtigen die Ziele und Grundsätze dieser KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung.

3. Umsetzung in der Schule

Jahrgangsstufen 1 - 4

Primarbereich¹

Der Unterricht geht von der Rolle der Kinder als Verkehrsteilnehmer aus. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 1 und 2 nehmen vor allem als Fußgänger und Mitfahrer im Auto und Bus oder Bahn am Straßenverkehr teil. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 3 und 4 erweitern ihren Aktionsradius und benutzen das Fahrrad, Busse und Bahnen. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet.

Im Mittelpunkt der Jahrgangsstufen 1 – 4 stehen das Schulwegtraining und die Radfahrausbildung. Die Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.

Themen:

- Schulwegtraining: Der sichere Schulweg
- Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung
- Vorteile des Zu-Fuß-Gehens
- Übungen zur Motorik und zur Wahrnehmung
- Radfahrausbildung
- Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Mitfahren im Auto
- Mitfahren in Bus und Bahn
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel

Jahrgangsstufen 5 - 10

Sekundarbereich I

Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 5 bis 10 erweitern ihren Aktionsradius und benutzen vorwiegend das Fahrrad, Busse und Bahnen. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet. Die

¹ Der Begriff „Primarbereich“ meint im vorliegenden Papier die Jahrgangsstufen 1 – 4 (auch für BE und BB, wo die Primarstufe die Jahrgangsstufen 1 – 6 umfasst).

Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.

Themen:

- Der sichere Schulweg
- Fahrrad und Umwelt, Fahrrad und Verkehrsgestaltung
- Selbstständige Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Kennenlernen des Personenfernverkehrs
- Einstieg in den motorisierten Verkehr (Mofa, Elektorad)
- Mobilität und Sozialverhalten
- Verkehr und Recht
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
- Verkehr, Umwelt und Klima
- Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge
- Formen der Mobilität
- Ökologische Klassenfahrten

Jahrgangsstufen 11 - 13

Die Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 11 bis 13 benutzen neben dem Fahrrad, Bussen und Bahnen teilweise auch ein motorisiertes Fahrzeug. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet. Die Schülerinnen und Schüler setzen sich differenziert mit der Thematik Mobilität und Verkehr auseinander und vertiefen ihre bisher aufgebauten Kompetenzen. Die Schulen können entsprechend ihrer fachlichen Ausrichtung weitere thematische Schwerpunkte setzen.

**Sekundarbereich II
Allgemeinbildender und
Berufsbildender Bereich**

Themen:

- Mobilität und Sozialverhalten
- Motorisierter Individualverkehr, Begleitetes Fahren
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
- Ökonomische und ökologische Aspekte der Mobilität
- Entwicklung und Gestaltung des Verkehrs für eine zukunftsfähige Mobilität
- Tourismus, Verkehr und Wirtschaft
- Chancen und Grenzen der Mobilität
- Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge, Fahrzeugtechnik

4. Unterstützungssysteme

Die verbindliche Umsetzung der Ziele der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule wird durch vielfältige Maßnahmen unterstützt. Solche sind u.a.

- Handreichungen und Materialien
- Qualifizierung und Beratung der Lehrkräfte.

5. Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern

Die Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern und Einrichtungen² findet auf verschiedenen Ebenen statt. Themenbezogen kooperieren die zuständigen Ministerien, Behörden und Ämter. Die Schule arbeitet eng mit Eltern, der Polizei, mit Behörden sowie mit Verkehrsunternehmen, Verbänden, Vereinen, Institutionen, politischen Gremien, Initiativen u.a. zusammen und bezieht sie in den Unterricht mit ein.

² Siehe Anlage.

PRAXIS

Grundschule

6-2020 Mobilität

Differenziertes Material für alle Fächer | www.praxisgrundschule.de

6-2020



Mobilität

Fächerübergreifende Unterrichtsideen

Portfolio: Die eigenen Wege und Orte dokumentieren

Sicheres Fahren: Verschiedene Fahrzeuge nutzen

Beilage: Spiel zum Erzählen über die Weihnachtsferien

Der Weg zum kompetenten Verkehrsteilnehmer

Umsetzung des schuleigenen Curriculums Mobilität

An unserer Förderschule Geistige Entwicklung haben wir ein praxisnahes Konzept entwickelt, um Schülerinnen und Schüler als Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer zu schulen. Die einzelnen Elemente lassen sich gut in die Arbeit in der Grundschule übertragen.

Von Anne Kupsch

Leitgedanke unseres Mobilitätskonzeptes ist es, unsere Schülerschaft zu mehr Selbstbestimmung zu befähigen. Durch die Teilnahme am Forschungsprojekt „MogLi“ (Mobilität auf ganzer Linie) von 2007 bis 2010 wurden sowohl verkehrliche als auch pädagogische Konzepte entwickelt. Und tatsächlich konnte rund ein Drittel der Schülerschaft nach Ablauf des Projektes eigenständig zur Schule kommen. Darauf aufbauend wurden die Ideen aus dem Projekt in ein praxisnahes Konzept integriert.

Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Das Konzept der Mobilitätsbildung an unserer Schule stützt sich auf drei Säulen (siehe Abb. 1). Die erste Säule ist als Grundlage der gesamten Mobilitätserziehung zu verstehen und umfasst die Förderung der allgemeinen Kompetenzen, welche ausschließlich in der Klasse durchgeführt wird. Der schuleigene Arbeitsplan dient hierfür als Orientierung. In diesem sind die Kompetenzen und die Themen für die jeweiligen Stufen aufgeführt.

Der schuleigene Arbeitsplan

In der Unterstufe geht es um die Schulung der Wahrnehmung und um motorische Vorübungen zum Fahrradfahren, in der Mittelstufe liegt der Schwerpunkt in der Fußgängerschulung und dem Fahrradfahren im Schonraum, in der Hauptstufe stehen das sichere Fahrradfahren in der Verkehrswirklichkeit und die Busschulung im Vordergrund und in der Abschlussstufe wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) allgemeiner Art besprochen und auf den eigenen Freizeitbereich übertragen.

Mobilitätsbildung an der Vechtetal Schule: Drei-Säulen-Modell

Förderung allgemeiner Kompetenzen

schuleigener Arbeitsplan
Materialsammlung



Unterrichtskonzept



Basisförderung im Klassenverband

Förderung spezieller Kompetenzen

Fußgängerschulung
Radfahrschulung
Busschulung



Handlungskonzept



Übungen im Schonraum/klassenübergreifende AGs/Projekte

Förderung individueller Kompetenzen

Schulweganalyse
Praxistraining



Trainingskonzept



individuelles Training des Schulweges durch Eltern, schulische Mitarbeiter oder Integrationshelfer

•• Abb. 1: Das Mobilitätskonzept ermöglicht den Kindern mehr Selbstbestimmung und bezieht deshalb den Schulweg mit ein.

Zur Umsetzung stehen vielfältige Materialien im Lehrmittelraum zur Verfügung. Für eine methodisch vielfältige Herangehensweise gibt es unter den Materialien diverse Spiele (Lotto, Paar-Suchspiel, Domino etc.), Spielteppiche und zur besseren Visualisierung eine Magnettafel, Verkehrsschilder usw.

Zu Fuß ...

Bei der zweiten Säule des Konzeptes geht es um die Förderung spezieller Kompetenzen. In der Fußgängerschulung werden das Verhalten auf dem Gehweg und das Überqueren der Straße mit und ohne Querungshilfen (Zebrastreifen und Ampel) eingeübt. Das Training erfolgt zumeist klassenintern mithilfe ausgearbeiteter Rundgänge. Es schließt mit einem Fußgängerdiplom ab, welches zentral abgenommen wird.

... mit dem Rad oder ...

Die Radfahrschulung beinhaltet die beiden Schwerpunkte ADAC-

Fahrradturnier und Verkehrsübungsplatz (siehe auch S. 36–43).

Beim ADAC-Turnier geht es um motorische Geschicklichkeit. Am Ende des Schuljahres findet eine ADAC-Fahrradturnierprüfung statt.

Beim Training auf dem Verkehrsübungsplatz stehen Verkehrsschilder und Verkehrsregeln im Vordergrund. Die Kenntnis der Verkehrsregeln und deren Anwendung in der realen Situation werden mit dem Radfahrdiplom außerhalb des Schonraumes zentral überprüft.

... mit Bus und Bahn unterwegs

Die Busschulung wird in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsbetrieben durchgeführt. Geübt wird das Verhalten an der Haltestelle und im Bus. Außerdem wird der zentrale Punkt des Streckennetzes, der Bahnhof, angefahren. Auch die Besonderheiten „Toter Winkel“, „Überstreifen der Bordsteinkante“ und „Notbremsung“ werden in der Praxis gezeigt. Das Lesen der Fahrpläne und Aus-

hangfahrpläne, die Nutzung der internetbasierten Fahrplanauskunft und weitere Details müssen im Klassenverband geübt werden.

Die dritte Säule des Konzeptes ist die Förderung individueller Kompetenzen. Alle Schülerinnen und Schüler, die selbstständig – egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr – zur Schule kommen, durchlaufen ein individuelles Training. Bei Fußgängern und Radfahrern sollten die Eltern die anfängliche Begleitung übernehmen. Sobald ein Kind eine positive Entwicklungsprognose bezüglich der Nutzung des ÖPNVs hat, die Eltern einverstanden sind und eine verkehrliche Anbindung in zumutbarem Maße vorhanden ist, werden die Schülerinnen und Schüler ins Trainingsprogramm aufgenommen. Mithilfe der Erfassung des konkreten Schulweges werden einzelne Barrieren erkannt und ein individuelles Training konzipiert. In Absprache mit den Eltern wird die Busfahrkarte und in Ausnahmefällen eine

Auf einen Blick



Klasse: 1 bis 4 an der Grundschule;
4 an der Förderschule Geistige Entwicklung

Fach: Sachunterricht

Zeit: mehrere Wochen pro Schuljahr

Kompetenzen:

sich als Fußgänger sicher im Straßenverkehr bewegen

Inhalt:

Vorbereitung und Durchführung des Fußgängerdiploms

Weiteres Material:

Spielampel, helle und dunkle Bekleidung, Taschenlampen, Fahrzeuge (Roller, Rutschauto, Kettcar), Bettlaken mit schwarzen Streifen (als Zebrastreifen), Materialsammlung

Differenzierung:

durch individuelle Zusammenstellung der Arbeitsblätter und unterschiedliche Zugänge

Materialien:

- M1** Mein Fußgängerheft
- M2** Checkliste – Das kann ich schon
- M3** Kompetenzraster Fußgänger
- M4** Urkunde



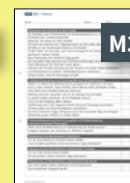
S. 23



S. 24



S. 25



S. 26



online

Heft
PlusWeb



**Alle Materialien
online verfügbar**

- editierbar
- differenzierbar

Code auf Seite 51

Ergänzungsmaterial:

Für die Busschulung bieten wir drei zusätzliche Arbeitsblätter an: Rund um die Haltestelle – Fahrtziele und Linien – ein Ausflug mit Bus und Bahn. Sie finden die Arbeitsblätter für 2,50 Euro zum Download unter der Bestellnummer 65200600 auf: www.westermann.de

Integrationshilfe beantragt. Häufig wird das Training im ÖPNV von pädagogischen Mitarbeitern oder Praktikanten durchgeführt.

Umsetzung des Fußgängerdiploms als Beispiel

Wie im Konzept dargestellt, geht es zunächst um den Erwerb allgemeiner Kompetenzen bzw. Grundlagen, die man als Fußgänger beherrschen sollte. Für die Vermittlung dieser im Klassenverband eignet sich ein kleines Projekt. An einer Grundschule würde dieses Themenfeld sicher in Klasse eins bearbeitet werden. An der Förderschule Geistige Entwicklung wurde das Projekt in einer vierten Klasse (Mittelstufe) durchgeführt. Mit dem Erhalt der Urkunde bekommen die Kinder bei uns die Erlaubnis, im nahegelegenen Supermarkt selbstständig Kleinigkeiten für die Klasse einzukaufen. Diese „Genehmigung“ motiviert die Kinder außergewöhnlich.

Zunächst werden die Elemente der Wahrnehmung, die besonders relevant sind, noch einmal wiederholt. Die Themenbereiche „rot und grün unterscheiden“ und „links und rechts unterscheiden“ wurden bereits ausführlich in der Unterstufe bearbeitet und lassen sich auch als kleine Aufwärmspiele („Ich sehe was, was du nicht siehst“ bzw. „Mein rechter, rechter Platz ist leer“) für den Einstieg in die Unterrichtsstunde einbauen. Das Thema der „sicheren Kleidung“ lässt sich sehr anschaulich vermitteln, indem die Kinder im abgedunkelten Raum und mit Taschenlampen entdecken, welche Kleidung im Dunkeln gut gesehen wird. Alle Schülerinnen und Schüler erhalten eine Arbeitsmappe (Deckblatt **M1**), in der sie selbstständig ihren Lernfortschritt dokumentieren können. Zur Differenzierung werden die dort enthaltenen Arbeitsblätter individuell aus der Sammlung im Lehrmittelraum zusammengestellt. Weiterhin erfolgt eine Differenzierung, indem die einzelnen Themen unterschiedlich aufbereitet werden bspw. durch Spiele, Lieder, Bilder und Unterrichtsgän-

ge. Die Kinder können demnach den Zugang auch nach individuellem Lerntyp wählen (haptisch, visuell, auditiv, kommunikativ). Ebenso befinden sich im Klassenraum verschiedene Angebote zu diesem Thema für das freie Spiel (Spielteppich, Puzzle und Bücher). Auf diese Weise können zur Förderung bei Bedarf Lernhilfen eingebaut oder komplexere Sachverhalte zur Forderung angeboten werden. Die Schülerinnen und Schüler bearbeiten die einzelnen Themenfelder in Einzelarbeit oder im Klassenverband und dürfen dann ihren Lernstand dokumentieren, indem sie die erlernten Kompetenzen auf der Checkliste (**M2**) in ihrer Arbeitsmappe abhaken. Die Themen des Projektes lassen sich im Curriculum Mobilität vor allem dem ersten Baustein „Regeln und geregelt werden“ zuordnen (siehe S. 7).

Der Aspekt der Förderung der speziellen Kompetenzen zielt primär auf das konkrete Einüben von Verhaltensweisen ab und ist an den vierten Baustein des Curriculums Mobilität „Mit kühlem Kopf auf klarem Kurs“ angelehnt.

Training im Realverkehr

Für das Training wird ein Rundweg im Umfeld der Schule genutzt, der alle Grundelemente enthält:

- Grundstücksausfahrt mit und ohne Sichtbehinderung
- Straßenquerung mit Ampel
- Straßenquerung am Zebrastreifen
- Straßenquerung mit Mittelinsel
- Fahrbahnquerung ohne Querungshilfe
- getrennter und gemeinsamer Geh- und Radweg
- einseitiger Gehweg
- Einmündung queren
- Gefahrenstelle fehlender Gehweg

Es bietet sich an, die Elemente einzeln zu trainieren und mit den theoretischen Inhalten zu verbinden. So können diese immer wieder in das Projekt mit einfließen. Wichtige differenzierende Vorstufe dazu bildet das Üben im Schonraum. Auf

dem Schulflur oder dem Pausenhof kann an einer mobilen Ampel oder mit einem bemalten Bettlaken das Queren geübt werden. Einige Kinder können mit Laufrad, Roller oder Rutschauto die anderen Verkehrsteilnehmer spielen, so dass auch gleichzeitig das Einschätzen von Geschwindigkeiten geübt wird.

Wenn alle Inhalte der Projektmappe erfolgreich bearbeitet wurden und das Kind den Rundweg sicher bewältigen kann, darf es sich bei der zuständigen Lehrkraft für die Fußgängerprüfung anmelden. Die überprüften Kompetenzen werden in das Kompetenzraster des jeweiligen Kindes übertragen (**M3**). Anschließend erhält das Kind eine Urkunde (**M4**).

Sollte ein Kind in der Nähe der Schule wohnen, bietet es sich an, auch die dritte Säule des Konzeptes umzusetzen und die individuellen Kompetenzen zu trainieren, damit das Kind selbstständig zu Fuß zur Schule kommen kann. Der Schulweg sollte in Bezug auf mögliche Barrieren und besondere örtliche Gegebenheiten analysiert werden. Diese sowie die Kompetenzen des Kindes müssen bei der Erarbeitung des Schulwegplans dann Berücksichtigung finden. In Absprache mit den Eltern wird dieser Weg dann in einem Mobilitätstraining individuell trainiert. Je nach Voraussetzung dauert das Training unterschiedlich lange und kann sowohl von den Eltern als auch von den Pädagogischen Mitarbeitern übernommen werden. Dieses Training wäre im Curriculum dem fünften Baustein „Lebensräume – Lebensträume“ zuzuordnen (siehe S. 7). ■

Literatur

Löffler, Ulrike/Schick, Isabel:
Lebenspraktisches Lernen – Verkehrssicherheit, Materialien für Schüler mit geistiger Behinderung, Hamburg 2017

Die Autorin

Foto: Privat



Anne Kupsch ist
Förderschullehrerin
an einer Förderschule
Geistige Entwicklung
in Nordhorn und
engagiert sich seit über zehn Jahren
im Bereich Mobilität.

MARIA LIMBOURG

Lernort Schulweg

Erinnern Sie sich noch an Ihren Schulweg? Viel gab es dort zu entdecken und die Zeit konnte ganz wunderbar wie im Spiel vergehen. Auch heute ist der Weg zur Schule für viele Kinder ein *Lernweg*, auf dem motorische, kognitive und soziale Kompetenzen erworben werden, wenn die Kinder ihn eigenständig zurücklegen. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die Wege der Kinder zu sichern. Diese sollten gemeinsam mit der Schule wahrgenommen werden.



Die Wege zur Schule sind mehr als das Zurücklegen von Strecken im Raum. Sie sind Erlebnis-, Erfahrungs- und Lernwege. Auf ihren Wegen zu Fuß, mit Inline-Skates, Kickboards oder mit dem Fahrrad trainieren Kinder ihren Bewegungsapparat und entwickeln viele geistige Fähigkeiten, wie z.B. das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit (vgl. Limbourg 2008). Sie lernen ihr Wohnumfeld kennen und bauen schrittweise eine kognitive Landkarte ihrer Umwelt auf (vgl. Sauerborn 2002 und Beitrag S. 36–39). Durch die Beobachtungen anderer Menschen und die Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen erwerben die Kinder soziale Kompetenzen, z.B. Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft. Außerdem wird ihre Selbstständigkeit gefördert (vgl. Kahlert 1998; Limbourg 2008 und Beitrag S. 58–61).

Auf ihren Wegen im Wohn- und Schulumfeld lernen Kinder die Gefahren des

1 | Der Schulweg als Erlebnis- und Lernweg: Hier werden auch soziale und motorische Fähigkeiten entwickelt.

Foto: Gabi Jung

Straßenverkehrs einzuschätzen, zu vermeiden oder zu bewältigen. Mit dem Erwerb dieser Fähigkeiten verringert sich ihr Unfallrisiko (vgl. Kahlert 1998; Limbourg 2008). Die vielfältigen Potenziale der Schulwege als außerschulische Lernorte werden in unseren Grundschulen nicht immer pädagogisch genutzt. Der Weg zur Sporthalle oder zum Schwimmbad ist häufig nur eine Strecke, die zurückgelegt werden muss, um am Ziel unterrichten zu können. Der Weg selbst wird häufig nicht als Unterrichtszeit betrachtet. Dadurch verringert sich die pädagogisch genutzte *Lernzeit* und es entgehen uns wichtige erzieherische Einflussmöglichkeiten zur Förderung von psychomotorischen, kognitiven und sozialen Kompetenzen bei unseren Schüler(inne)n (s. Kasten S. 28 und Beiträge in diesem Heft). Auf allen Schulwegen sind die Schüler(innen) durch die Schülerunfallversicherung versichert (vgl. Beitrag S. 32).

Schulwege haben sich verändert

In den letzten 30 Jahren haben sich die Möglichkeiten einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr für Kinder deutlich verschlechtert. Von den Mobilitätseinschränkungen sind jüngere Grundschulkinder besonders stark betroffen. Während zu Beginn der 70er Jahre noch 92 Prozent der 6- bis 7-jährigen Kinder den Schulweg selbstständig zurücklegten, waren es im Jahr 2000 nur noch 52 Prozent (s. Abb. 2).

In den letzten 30 Jahren hat der Anteil von Kindern, die mit dem elterlichen Auto zur Schule transportiert werden, deutlich zugenommen: Im Jahr 1976 waren es 5 Prozent, 1986 6,5 Prozent und im Jahr 2000 waren es 12 Prozent der 5- bis 12-jährigen Kinder in Deutschland (s. Abb. 3). Selbstständige Schulwege werden zunehmend häufiger durch unselbstständige Wege im elterlichen Auto ersetzt – mit deutlichen regionalen Unterschieden. In ländlichen Gebieten mit einer geringen Verkehrsdichte und in den Kerngebieten der Städte mit Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen gehen

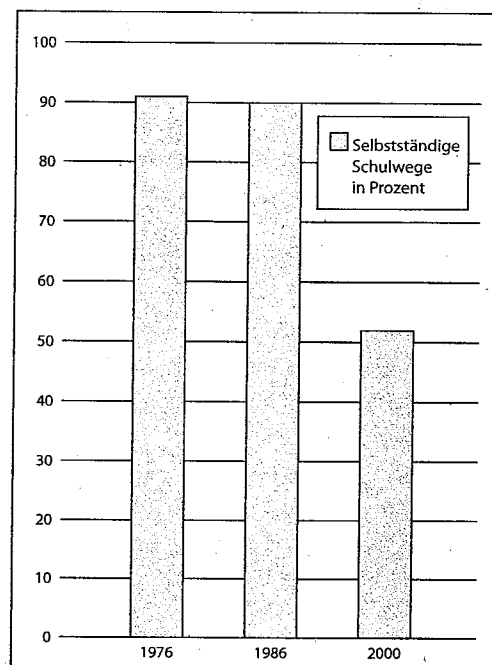
89 Prozent der Kinder ohne Begleitung Erwachsener zur Schule. In verkehrsreichen und für Kinder nicht ausreichend sicheren Gebieten legen nur 65 Prozent der Kinder den Weg zur Schule ohne Begleitung von Betreuungspersonen zurück (vgl. Funk/Fassmann 2002).

Eine vergleichbare Entwicklung ist beim kindlichen Spiel auf Straßen und Gehwegen festzustellen: Nur ca. die Hälfte der Kinder in Deutschland nutzte im Jahr 2000 den Verkehrsraum für Spiel und Sport. Bei den 6- bis 7-Jährigen waren es 55 Prozent, bei den 8- bis 9-Jährigen 60 Prozent und bei den 10- bis 11-Jährigen 59 Prozent (vgl. Funk/Fassmann 2002).

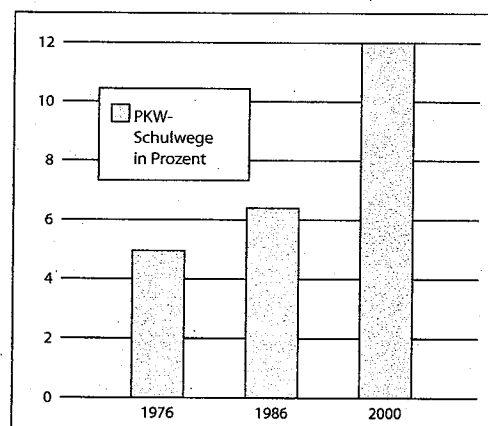
Auswirkungen auf kindliche Leistungsfähigkeit

Die beschriebenen Veränderungen des kindlichen Mobilitätsverhaltens haben in den letzten 30 Jahren einen bedeutenden Beitrag zur Verschlechterung der psychomotorischen Leistungsfähigkeit von Grundschulkindern – ganz besonders in den Großstädten – geleistet (Schmidt/Hartmann-Tews/Brettschneider 2003; Marten/Limbourg 2007; KIGGS 2007). **Defizite in der psychomotorischen Leistungsfähigkeit wirken sich nicht nur negativ auf die körperliche Entwicklung, auf die Gesundheit und auf das Unfallrisiko von Kindern aus, sondern beeinflussen auch ihre geistige Leistungsfähigkeit und dadurch auch ihre Lern- und Leistungsmöglichkeiten in der Schule.** So konnte Zimmer (1996) in ihrer Untersuchung nachweisen, dass ein positiver Zusammenhang zwischen psychomotorischer und kognitiver Leistungsfähigkeit besteht: Psychomotorisch altersgemäß entwickelte Kinder sind auch kognitiv leistungsfähiger.

Dass sich die psychomotorische Leistungsfähigkeit auch auf kognitive Leistungsbereiche auswirkt, konnte von Shepard (1988) im Rahmen eines sechsjährigen Schulerperiments in Kanada gezeigt werden. Nach einem erweiterten Angebot an körperlichen Aktivitäten in der Schule im Umfang von einer Stunde pro Woche von der 1. bis 6. Klasse (bei entsprechender Reduzierung der restli-



2 | Selbstständig zurückgelegte Schulwege von 6- bis 7-jährigen Kindern 1976 bis 2000 (vgl. Limbourg 2008, S. 13).



3 | Pkw-Schulwege von 5- bis 12-jährigen Kindern 1976 bis 2000 (vgl. Limbourg 2008, S. 15).

chen Unterrichtszeit) verbesserten sich nicht nur die psychomotorischen Leistungen im Vergleich zu einer Kontrollgruppe ohne zusätzliches Bewegungsangebot, sondern auch die Leistungen in den Fächern Mathematik und Französisch – obwohl die Kinder in diesen Fächern weniger Unterricht als die Kontrollgruppe hatten. **Kinder, die psychomotorisch altersgemäß entwickelt sind, sind auch im sozialen Bereich leistungsfähiger als Kinder mit psychomotorischen Defiziten.** So konnte Hüttenmoser (1995) mit seiner Langzeit-Untersuchung von Schweizer

Pädagogische Nutzung von Schulwegen

- › Wir beschreiben Gefahren, aber auch positive Aspekte unserer Schulwege im Schulwegfragebogen (s. Kopiervorlage S. 31).
- › Wir zeichnen unsere Schulwege.
- › Wir beobachten das Verhalten von Menschen im Straßenverkehr.
- › Wir beobachten und zählen Fahrzeuge.
- › Wir analysieren Geräusche auf dem Schulweg.
(„Aus welcher Richtung kommen sie, was für Geräusche sind es, sind sie angenehm oder unangenehm, welche Bedeutung haben sie?“)
- › Wir nehmen Gerüche auf dem Schulweg wahr.
(„Was riecht gut, was riecht schlecht?“)
- › Wir schätzen die Geschwindigkeiten von Fahrzeugen. („Wie lange muss ich zählen, bis das Auto von der Apotheke bis zur Schule gefahren ist?“)
- › Wir schätzen und messen Entfernungen.
- › Wir beschreiben positive und negative Erlebnisse auf dem Schulweg.
- › Wir lernen verkehrssichere Verhaltensweisen im Straßenverkehr.
- › Wir lernen Gefahrenstellen kennen.



4 | Kinder gestalten eigene Tempo-30-Plakate und hängen sie in der Nähe des Schulgeländes auf.

Familien zeigen, dass Kinder, die in einer durch den Verkehr gefährdeten Umgebung wohnen, sich nicht nur weniger bewegen, sondern auch sozial isolierter aufwachsen: Sie haben im Vergleich zu Kindern aus einem verkehrsarmen Wohnumfeld weniger Spielkameraden und weniger intensive Kontakte mit Kindern aus der Nachbarschaft. Außerdem sind sie weniger selbstständig als die Kinder aus einem verkehrsarmen Wohnumfeld. Auch Zimmer (1996) konnte zeigen, dass Kinder mit psychomotorischen Defiziten in ihren sozialen Gruppen nicht so gut integriert sind wie Kinder mit altersgemäßen psychomotorischen Leistungen.

Aus den genannten Gründen sollten Grundschulkinder, die im näheren Umfeld der Schule wohnen, den Schulweg möglichst nicht im elterlichen Auto sondern zu Fuß zurücklegen. **Gehen ist umwelt-, gesundheits- und bewegungsfreundlich und bietet den Kindern vielfältige psychomotorische, kognitive und soziale Erfahrungsmöglichkeiten.** Nach der Radfahrausbildung kann der Schulweg – je nach Güte der Infrastruktur für Radfahrer – auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Damit die Kinder auf ihren Schulwegen durch den Autoverkehr nicht gefährdet werden, müssen die zuständigen Stadtverwaltungen dafür sorgen, dass die Schulwege durch bauliche und technische Maßnahmen gesichert werden.

Schulwegsicherung

Zuständig für die Schulwegsicherung ist die Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt und Tiefbauamt). Informationsmaterial zur Schulwegsicherung mit **Musterbriefen** zur Ansprache von Behörden aus der Stadtverwaltung sind auf der Homepage des Verbandes der Deutschen Versicherer zu finden (www.unfallforschung-der-versicherer.de/Unfallforschung/VV/Kinder/gschule.htm, s. auch S. 32). Zu einer kinderfreundlichen Verkehrsraumgestaltung gehören verkehrsberuhigende Maßnahmen im Schul-

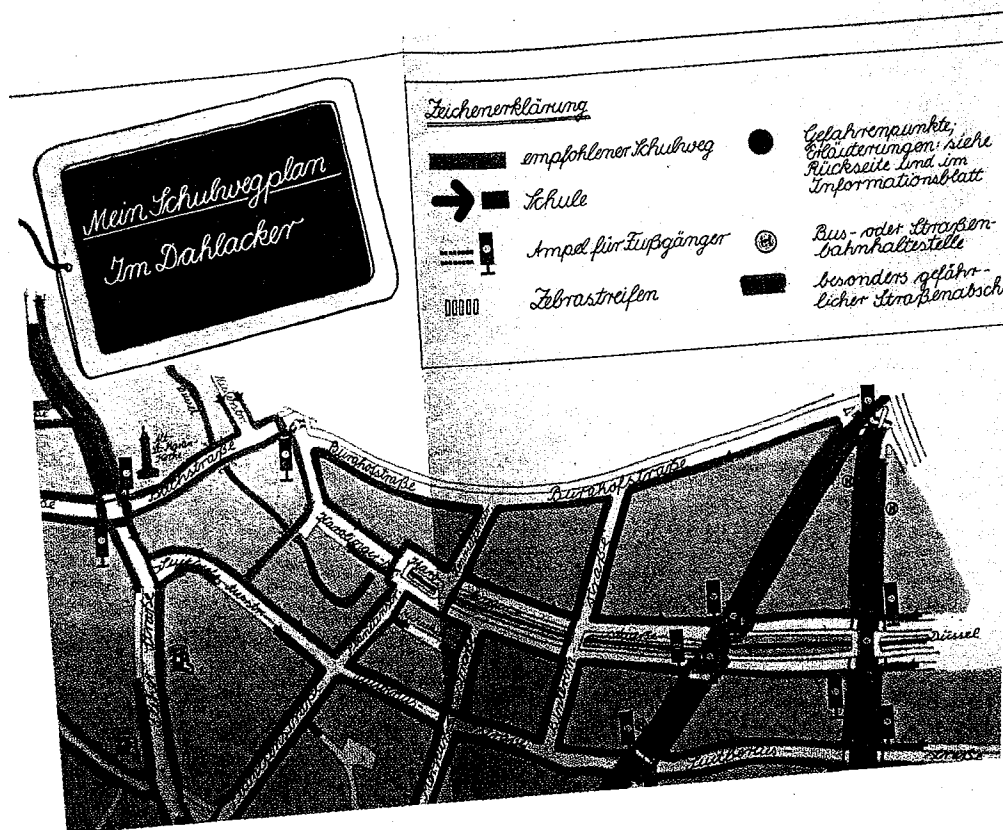
umfeld und Tempo 30 auf allen Schulwegen – auch auf Hauptstraßen (vgl. Limbourg 2008). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten durch die Autofahrer – wenn nicht durch bauliche Maßnahmen durchgesetzt – muss polizeilich überwacht werden. Die polizeilichen **Überwachungsaktionen** lassen sich gut in den Unterricht integrieren: So können Tempo 30-Kontrollen durch die Polizei zusammen mit Kindern durchgeführt werden. Die Kinder klären dabei die von der Polizei angehaltenen Autofahrer über die von der zu hohen Geschwindigkeit ausgehenden Gefährdung von Kindern als Fußgänger und Radfahrer auf. Mit dieser Zielsetzung sprechen sie mit den Autofahrern und überreichen ihnen „aufklärende“ Zeichnungen, Slogans oder Reime (z. B. „Tempo 30 bedeutet leben, Tempo 50 in den Himmel schweben.“, s. auch Abb. 4).

Weitere wichtige Schulwegsicherungsmaßnahmen sind die Einrichtung von kinderfreundlichen Straßenüberquerungshilfen (Druckampeln, aufgepflasterte Zebrastreifen) und die Beseitigung von Sichthindernissen, damit die Autofahrer die Kinder gut sehen können (und die Kinder die Autofahrer). Da Fuß- und Radwege, Kreuzungen und Schuleingänge häufig zugeparkt werden, ist eine Überwachung des Halte- und Parkverhaltens der Autofahrer erforderlich. Auch bei diesen polizeilichen Überwachungsaktionen können die Schulkinder einbezogen werden, um Falschparker „aufzuklären“ (s. Abb. 5).

An der Konzeption und Planung von Schulwegsicherungsmaßnahmen können Kinder im Rahmen von Unterrichtsprojekten beteiligt werden, z. B. als **Schulweg-Detektive**, die Gefahrenpunkte auf ihren Schul- und Freizeitwegen ermitteln und Vorschläge zur Beseitigung der Gefahren erarbeiten (s. Spitta 2005 und Beitrag S. 46–49). Jede Grundschule sollte ihren Schülern **Schulwegpläne** zur Verfügung stellen. Diese Pläne zeigen Eltern und Kindern den jeweils sichersten Weg zur Schule. Außerdem werden Gefahrenstellen deutlich gekennzeichnet (s. Abb. 6). Für Fußgänger und Radfahrer müssen verschiedene Schulwegpläne erstellt werden, denn ein sicherer Weg für Fußgänger ist nicht unbedingt ein sicherer Weg

für Radfahrer. Die Fußgänger-Schulwegpläne sollten den Eltern der Erstklässler möglichst noch vor Schulbeginn übergeben und erläutert werden. Die Radfahrer-Schulwegpläne sollten Kinder in der 4. Klasse im Anschluss an die Radfahrausbildung erhalten, wenn ein gut ausgebaut Radwegnetz im Schulumfeld vorhanden ist. Schulwegpläne können auch von älteren Schülern im Rahmen von „Schulweg-Detektiv“-Projekten erstellt und den Erstklässlern bei der Einschulungsfeier überreicht werden.

So lange die Schulwege noch nicht ausreichend gesichert sind, können Schülerlotsen oder andere Schulweghelfer (Eltern, Senioren) dabei helfen, dass Kinder gefährliche Straßen sicher überqueren können. Eine weitere Möglichkeit, die Schulwege sicherer zu machen, ist die Einrichtung von Notinseln für Kinder (vgl. Beitrag S. 40–42).



6 | Ausschnitt eines Schulwegplans aus Düsseldorf (Stadtverwaltung Düsseldorf).

Schulwegtraining

Der zukünftige Schulweg sollte bereits in den letzten Kindergartenwochen eingeübt werden. Eltern und Erzieher(innen) sollten die Kinder gemeinsam auf den Schulweg vorbereiten. Ein Schulwegtraining in der ersten Woche der 1. Klasse

in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Eltern sollte folgen. Dabei sollte der sicherste Schulweg mehrmals eingeübt werden. Damit die Kinder danach weiter zu Fuß zur Schule kommen, können **Schulweg-Gruppen** („Walking Bus“, vgl. Mast 2003) gebildet werden: Kinder, die einen gemeinsamen Schulweg haben, gehen gemeinsam zur Schule – zu Beginn mit Begleitung von Eltern, die sich bei dieser Aufgabe abwechseln, später dann ohne elterliche Begleitung. Die Gruppenbildung schützt die Kinder auch vor Belästigungen und kriminellen Handlungen (wie Entführungen, Mobbing, Mitschnackern). Außerdem sollte in der Schule dafür gesorgt werden, dass die Schulranzen nicht zu schwer sind. Das Gewicht des Tornisters wird von Eltern häufig als Grund für den Transport der Kinder im Auto genannt.

In den folgenden Klassenstufen sollte zu Beginn jedes Schuljahres ein erneutes Schulwegtraining durchgeführt werden: Dabei ist die 3. Klasse von besonderer Bedeutung, weil in dieser Klasse die Kinder aus den Großstädten häufig zum ersten Mal allein zur Schule gehen (vorher wurden sie von ihren Eltern zu Fuß

oder mit dem Auto gebracht). Nach der Radfahrausbildung sollte dann ein **Rad-Schulweg-Training** erfolgen: Der Rad-Schulweg stellt die Kinder vor andere Probleme als der bislang benutzte Fuß-Schulweg. Am Ende der 4. Klasse sollte dann der neue Schulweg zu den weiterführenden Schulen trainiert werden. Sollten Schüler(innen) mit dem Schulbus zur Schule kommen, ist ein **Bus-Training** erforderlich. Die meisten Bus-Unternehmen haben in den letzten Jahren Ansätze zur Mobilitätserziehung (s. Kasten S. 30) in der Grundschule entwickelt (vgl. Siller 2003 und Beitrag S. 54–57).

Mit diesen Unterrichtskonzepten lernen die Kinder den lokalen öffentlichen Verkehr kennen und nutzen (Streckennetz, Verkehrsmittel, Fahrpläne, Bahnhöfe, Haltestellen usw.). Außerdem lernen die Kinder verkehrssichere und soziale Verhaltensweisen in Zusammenhang mit der Nutzung von Bussen und Bahnen. In der 4. Klasse ist ein Bus- und Bahn-Training zur Vorbereitung auf den Weg zur weiterführenden Schule wichtig, weil viele Kinder den öffentlichen Verkehr auf dem Schulweg zur 5. Klasse nutzen.



5 | Aufklärungsbotschaft für Falschparker in Nordrhein-Westfalen (Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen).

Moderne Mobilitätserziehung

Im Jahr 1994 erfolgte eine Neufassung der KMK-Empfehlungen zur schulischen Verkehrserziehung, die bis heute als Orientierung für die Entwicklung von Richtlinien für diesen Erziehungsbe-
reich in den Bundesländern gültig ist (Kultusministerkonferenz, 1994). Zu den klassischen Zielen der Verkehrserziehung der KMK-Empfehlungen aus dem Jahr 1972 (Unfallprävention, Sicherheits-
erziehung und Sozialerziehung) kamen umwelt- und gesundheitsbezogene Erziehungsziele hinzu,
die mit der Förderung einer umwelt- und gesundheitsverträglichen Mobilität verbunden werden
sollten. Schüler(innen) sollen Kenntnisse über die durch den motorisierten Straßenverkehr verur-
sachten Umwelt- und Gesundheitsschäden erwerben und an umweltverträgliche Mobilitätsfor-
men wie Zu-Fuß-Gehen, Inline-Skaten, Radfahren, Bus- und Bahn-Fahren herangeführt werden.
Im Zuge dieser inhaltlichen Änderungen bezeichnen einige Bundesländer diesen Erziehungsbe-
reich als „Mobilitätserziehung“, andere haben den Begriff „Verkehrserziehung“ beibehalten. **Haupt-**
ziel der Mobilitäts-/Verkehrserziehung ist die Hinführung der Schüler(innen) zu einer kritischen Aus-
einandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen
Auswirkungen auf die Sicherheit, auf das Sozialverhalten, auf die Gesundheit und auf die Umwelt der
Menschen. Die Schüler(innen) sollen lernen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Verkehrsmittelnutzung
kritisch zu hinterfragen und Mobilitätsentscheidungen bewusst und kompetent zu treffen. Die Er-
ziehung zur „Nachhaltigkeit“ ist somit ein wesentliches Ziel moderner Mobilitätserziehung. Die
KMK-Empfehlungen zur schulischen Verkehrserziehung von 1994 enthalten die oben aufgeführten
Zielsetzungen: Die Schüler(innen) sollen lernen, sich im Verkehr sicher zu bewegen und Unfälle zu
vermeiden. Zugleich sollen sie mit zunehmendem Alter ein kritisches Verständnis für den Verkehrs-
ablauf und seine Komponenten erlangen und befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrs-
verhältnisse mitzuwirken.

Hauptziel der **sicherheitsorientierten Mobilitätserziehung** ist es, Mobilitätskompetenz zu vermit-
teln und die Schüler(innen) zu befähigen, einen Beitrag zu ihrer eigenen Verkehrssicherheit und zur
Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer(innen) zu leisten. Im Rahmen der unfallpräventi-
ven Sicherheitserziehung werden alle für Kinder relevanten Mobilitätsformen (Zu-Fuß-gehen, Fahr-
radfahren, Skaten, Mitfahren in Bussen und Bahnen, Mitfahren im Pkw) im Unterricht behandelt.
Ziel der **Mobilitätserziehung als Sozialerziehung** ist die Vermittlung von sozialen Kompetenzen wie
kooperatives und partnerschaftliches Verhalten, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft, da-
mit sich Kinder als Verkehrsteilnehmer mitverantwortlich und rücksichtsvoll verhalten und auf diese
Weise zu einer Humanisierung des Verkehrs beitragen.

Das Hauptziel der **Mobilitätserziehung als Gesundheitserziehung** ist, den Kindern die verkehrs-
bedingten Risiken für die Gesundheit zu vermitteln und ein gesundheitsbewusstes Mobilitäts-
verhalten zu fördern. Im Rahmen der Mobilitätserziehung als Gesundheitserziehung werden die
Schüler(innen) an gesundheitsverträgliche und bewegungsintensive Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Ge-
hen, Rollerfahren, Radfahren, Skaten, usw.) herangeführt. Die Kinder lernen außerdem, durch ihr Ver-
halten im Verkehr ihre eigene Gesundheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Im Rahmen der **Mobilitätserziehung als Umwelterziehung** lernen die Kinder die verschiedenen
Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen. Auf der Grund-
lage dieses Wissens sollen sie durch ihre Verkehrsmittelnutzung einen Beitrag zur Entlastung der
Umwelt leisten (ökologische Kompetenz).

der Radfahrerausbildung einbezogen wer-
den. Eine weitere Möglichkeit der Eltern-
beteiligung stellen fächerübergreifende
Schulprojekte zum Thema „Schulweg“ dar
(vgl. Spitta 2005; Warwitz 2005).

Literatur

- Funk, W. / Faßmann, H.: *Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr*. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW 2002.
- Hüttenmoser, M.: *Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien*. In: Flade, A. (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten*. Weinheim: Psychologie Verlags Union 1994.
- Kahlert, J.: *Gefahren erkennen – Risiken abwägen – Selbstständigkeit gewinnen*. In: Sache-Wort-Zahl, 26. Jahrgang, Heft 16, Köln: Aulis 1998, S. 4–11.
- KIGGS (2007): *Kinder- und Jugendgesundheitsurvey*. www.kiggs.de.
- Limbourg, M.: *Kinder unterwegs im Straßenverkehr*. Düsseldorf: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen 2008, http://www.unfallkasse-nrw.de/index.php?id=55&no_cache=1.
- Matern, S./Limbourg, M.: *Gut drauf! Sicherheit und Gesundheit für Kinder in der Primarstufe*. Forschungsbericht der Universität Duisburg-Essen 2007, www.uni-duisburg-essen.de/traffic_education/alt/Projekte/SchweIm/index.html.
- Mast, A.: *Walking Bus*. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, 53. Jahrgang, Heft 1, München: Vogel 2003, S. 28–29.
- Sauerborn, P.: *Wege gehen, Wege finden, Wege schaffen – Orientierung als Thema in der Grundschule*. In: Sache-Wort-Zahl, 30. Jahrgang, Heft 47, Köln: Aulis 2002, S. 4–8.
- Schmidt, W./Hartmann-Tews, I./Brettschneider, W.-D. (Hrsg.): *Erster Deutscher Kinder- und Jugendsportbericht*. Schorndorf: Karl Hoffmann 2003.
- Shepard, R.: *Required physical activity and child development*. In: Australian Journal of Science and Medicine in Sport, 5. Jahrgang, Heft 20, Pennant Hills, NSW: Australian Sports Medicine Federation 1988, S. 3–9.
- Siller, R. (Hrsg.): *Kinder unterwegs – Schule macht mobil. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule*. Donauwörth: Auer 2003.
- Spitta, P.: *Praxisbuch Mobilitätserziehung*. Hohen-
gehren: Schneider 2005.
- Warwitz, S.: *Verkehrserziehung vom Kinde aus*. Hohengehren: Schneider 2005.
- Zimmer, R.: *Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung*. Schorndorf: Hofmann 1996.

Elternarbeit

Eine Erhöhung der Sicherheit auf den Schulwegen kann nur in Kooperation mit den Eltern erreicht werden. Aus diesem Grund sollte das Thema „Schulweg“ ein wichtiger Punkt in der ersten Elternveranstaltung an der Grundschule sein. Dabei sollten die Eltern Informationen zu folgen-
den Themen erhalten: Gefahren auf dem

Schulweg, Fähigkeiten von Grundschul-
kindern zur Bewältigung der Anforderun-
gen im Straßenverkehr, Schulwegpläne,
Schulwegtraining, Verkehrsmittelwahl auf
dem Schulweg, Bedeutung des Zu-Fuß-
Gehens für die Gesundheit und für die
schulische Leistungsfähigkeit und Bildung
von **Fußgänger-Gruppen** für den gemein-
samen Schulweg. Außerdem sollten die
Eltern bei der Fußgänger- und später bei



MARIA LIMBOURG ist Professorin für
Erziehungswissenschaft mit dem Schwerpunkt
„Mobilitäts-/Verkehrserziehung“ im Fachbereich
Bildungswissenschaften der Universität
Duisburg-Essen.

Philipp Spitta: Mobilitätsbildung

In: Hartinger/Lange-Schubert (Hrsg.): Sachunterricht

Didaktik für die Grundschule. Cornelsen 2017



2.8 Mobilitätsbildung

Philipp Spitta

Mobilität – gemeint ist hier die räumliche Beweglichkeit und das Unterwegs sein – ermöglicht es Menschen, sich an andere Orte zu begeben, in Austausch zu treten, die Welt zu erkunden, zu reisen, Erfahrungen auf dem Weg und am Ziel zu machen. Ohne Mobilität gäbe es keinen kulturellen Austausch. Erst wenn beispielsweise die Reisefreiheit beschränkt ist oder aufgrund von körperlichen Einschränkungen und baulichen Barrieren Mobilität verhindert wird, kann deutlich werden, welche Bedeutung diese für unser Leben und die persönliche Entfaltung hat. Mobilität ist gleichzeitig ein bedeutsamer ökonomischer Faktor. Der globale Transport von Waren ist Grundlage unseres Wirtschaftssystems. Zahlreiche Industrien und Dienstleistungen leben durch und von Mobilität.

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen von Kindern und Erwachsenen. Kinder erkunden erst krabbelnd und dann laufend ihre Umwelt in der elterlichen Wohnung. Außerhalb der Wohnung ist allerdings diese freie Erkundung deutlich eingeschränkt. Kinder werden meist bis in die Grundschulzeit hinein von Erwachsenen auf ihren Wegen begleitet. Eine selbstständige Mobilität findet oft erst in den letzten Grundschuljahren und nach dem Übergang zur weiterführenden Schule statt. In den ersten Grundschulklassen werden über die Hälfte der Kinder von den Eltern – unterschiedlich nach Wohnumfeld und sozialer Lage – zur Schule gebracht (LIMBOURG 2009, 27), häufig mit dem Auto.

Wenn von schulischer Mobilitätsbildung die Rede ist, geht es zum einen darum, Kinder dabei zu unterstützen, zunehmend selbstständig und sicher am Straßenverkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln teilzunehmen und zum anderen, sich kritisch mit Bedingungen und Auswirkungen von Mobilität auf Mensch und Umwelt auseinanderzusetzen.

Bisher fand eine schulische Auseinandersetzung mit dem Straßenverkehr im Rahmen der Verkehrserziehung statt. In diesem Kontext wurde im Anfangsunterricht der Schulweg thematisiert und ggf. trainiert sowie in der vierten Klasse die Radfahrausbildung mit abschließender Prüfung durchgeführt. Diese Elemente fanden häufig isoliert von den sonstigen Inhalten des Sachunterrichts statt, obwohl das Thema Straßenverkehr zu fast allen Perspektiven des Sachunterrichts (vgl. GDSU 2013, 75) und weiteren Fächern Verbindungen möglich macht (vgl. SPITTA 2013b).

Mobilität als
Grundbedürfnis

Im Rahmen der Mobilitätsbildung wird die bisherige Verkehrserziehung erweitert, mit einem kompetenzorientierten Sachunterricht enger verknüpft und in einen neuen Begründungszusammenhang gestellt.

Traditionelle Verkehrserziehung

Die Wurzeln der Verkehrserziehung reichen bis in die Zeit der ersten Automobile auf den Straßen zurück. Schon um 1914 erhoben einige Kraftfahrer die Forderung, diejenigen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, durch Erziehungsmaßnahmen auf richtiges Verhalten hinzuweisen, damit der reibungslose Ablauf des Straßenverkehrs nicht gestört werde (SPITTA 2005, 10). In der Folgezeit etablierten sich Elemente schulischen Verkehrsunterrichts, bei denen das Lernen von Verkehrsregeln und Paragrafen im Mittelpunkt standen. In den 1950er-Jahren sollte im Verkehrsunterricht durch eine „Charaktererziehung“ die Eingliederung in den Straßenverkehr erreicht werden (vgl. SPITTA 2005, 11).

Der wachsende Straßenverkehr in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und die erschreckend hohen Unfallzahlen in den 1960er- bis 1970er-Jahren mit jährlich bis zu 20.000 getöteten Menschen auf westdeutschen Straßen zwangen zu einem Umdenken in der bis dahin auf das unhinterfragte Lernen von Regeln ausgerichteten Verkehrserziehung. Um die Unfallzahlen in den Griff zu bekommen, wurden in Kooperation mit Ministerien und Wirtschaft Verkehrssicherheitsprogramme etabliert sowie die Radfahrausbildung eingeführt.

In einer Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1972 wurden neben der Sicherheitserziehung auch Elemente sozialen Lernens in der Verkehrserziehung gefordert (SPITTA 2005, 12).

Trotz einiger Innovationen haben sich im Unterricht alte Elemente zum Teil bis heute gehalten. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass folgende Probleme die bisherige Verkehrserziehung belasten:

- sie findet isoliert zum sonstigen Unterricht statt,
- die an den Schulen vorhandenen Materialien sind veraltet,
- auch neuere Materialien von Verlagen und Unternehmen entsprechen nicht immer den Anforderungen eines kompetenzorientierten und handlungsorientierten Unterrichts,
- einzelne Elemente der Verkehrserziehung sind dominiert von den Interessen der Sponsoren des kostenlos bereitgestellten Unterrichtsmaterials,
- eine fundierte Ausbildung der Lehrkräfte zu diesem Themenbereich findet weder in der ersten noch in der zweiten Phase systematisch statt,
- die für alle Schulstufen sinnvolle Beschäftigung mit dem Themenfeld Mobilität wird oft auf die Grundschule beschränkt.

Grenzen der traditionellen Verkehrserziehung

Weiterhin ist kritisch zu bedenken, dass die verkehrserzieherische Schulung von Kindern an deutliche Grenzen stößt. Selbstverständlich ist es sinnvoll, Kinder für Gefahrenstellen im Stadtteil zu sensibilisieren und auf vorteilhafte Verhaltensweisen im Verkehr hinzuweisen. Vor dem Hintergrund der **Voraussetzungen**, die Kinder in Bezug auf die Verkehrsteilnahme mitbringen, ist es allerdings illusorisch zu erwarten, dass dies mit vergleichsweise wenigen Stunden in der Schule erfolgreich zu bewerkstelligen ist. Auch wenn einzelne Aspekte individuell erheblich zwischen gleichaltrigen Kindern abweichen können, ist allgemein festzustellen, dass Jungen und Mädchen im Laufe der Grundschulzeit an motorischer Sicherheit gewinnen und Verkehrssituationen zunehmend besser antizipieren (LIMBOURG 2008, 88, 116). Zum Zeitpunkt der Einschulung sind Kinder allerdings mehrheitlich, bedingt durch die körperliche und physiomotorische Entwicklung, nicht allen Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen. So ist beispielsweise

- ihr Blickfeld eingeschränkt,
- ihre Schrittlänge kürzer,
- durch ihre Körpergröße können sie nicht über parkende Fahrzeuge hinweg auf die Straße sehen,
- ihre Reaktionen und körperlichen Steuerungsimpulse sind noch nicht durchgehend verlässlich (ebd., 17–20, 49 ff.).

*Kinder sind nicht
immer dem
Straßenverkehr
gewachsen*

In Bezug auf das sichere Beherrschen eines Fahrrades, bei dem neben der motorischen Sicherheit auch kognitive Voraussetzungen wie Grundwissen über Verkehrsregeln und präventive Verhaltensweisen bei der Verkehrsteilnahme nötig sind, erreichen einige Kinder erst am Ende der Grundschulzeit oder später die durchgehend nötige Sicherheit, um am Straßenverkehr teilzunehmen (vgl. ebd., 57).

Untersuchungen belegen, dass Grundschulkinder zwar über ein sogenanntes Verkehrswissen verfügen und somit z. B. Regeln und verlangte Verhaltensweisen benennen können, diese Grundlage aber nur zum Teil mit entsprechend „richtigen“ Verhaltensweisen im Verkehr korreliert (ebd., 95). Eine Veränderung von Verhaltensweisen kann durch Übungen zwar angebahnt werden, allerdings würde der dafür notwendige Zeitrahmen die Arbeit im Anfangsunterricht der Grundschule sprengen. Eine wünschenswerte Einbindung der Elternhäuser in dieses Training kann nicht in allen Schuleinzugsgebieten vorausgesetzt werden. Gleichzeitig belegen Studien aus den 1970er-Jahren, dass Kinder sehr unterschiedliche Verhaltensdispositionen bei der Verkehrsteilnahme mitbringen. So verhalten sich einige Kinder – mehrheitlich Jungen – risikobereiter, sind im Einzelfall unruhiger und

auch eher in Unfälle verwickelt (vgl. ebd., 121). Weitere Faktoren wie Geschlecht, kulturelle Herkunft und Sozialstatus beeinflussen die Lernvoraussetzung bei der Verkehrsteilnahme (vgl. ebd., 35, 39, 133). So dürfen Mädchen sich beispielsweise nicht so lange und häufig im Freien aufhalten wie Jungen. Die unterschiedlichen u. a. vom Wohnumfeld beeinflussten Bewegungsfreiräume können wiederum die motorische Sicherheit beeinträchtigen. In der Folge sind Kinder mit geringeren Bewegungserfahrungen in Bezug auf Unfälle stärker gefährdet (vgl. ebd., 20). Je nach Standort der jeweiligen Grundschule sind im Unterricht die heterogenen Voraussetzungen der Kinder bei der Planung von Unterrichtsreihen zu berücksichtigen.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass den Bemühungen, während der Unterrichtszeit Kinder zu verkehrssicherem Verhalten zu befähigen, durch die skizzierten Lernvoraussetzungen deutliche Grenzen gesetzt sind. Daher sind nicht alleine die Kinder dem Straßenverkehr anzupassen, sondern auch der Autoverkehr den Kindern. Dies würde in der Konsequenz bedeuten, dass flächendeckend Geschwindigkeitsreduzierungen notwendig sind. Zahlreiche Studien beweisen, dass durch ein konsequent eingehaltenes Tempolimit von 30 km/h die Gefahr von schweren Unfällen deutlich sinkt (LIMBOURG 2008, 141). Dazu kämen Maßnahmen

- zur Verbesserung von Fuß- und Radwegeverbindungen,
- kinderfreundliche Umgestaltungen von Gehwegen und Kreuzungsbereichen,
- fußgängerfreundliche Ampelschaltungen,
- das Eindämmen wilden Parkens und eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, um unnötigen Autoverkehr zu vermeiden.

Diese der Verkehrssicherheit von Kindern zugutekommenden Maßnahmen würden im Übrigen auch in einer Gesellschaft mit einem immer höheren Anteil älterer Menschen von Vorteil sein und für mehr Lebensqualität für alle sorgen.

Straßenverkehr: Auswirkungen auf Mensch und Umwelt

Neben der Gefährdung durch Unfälle, die für die bisherige Verkehrserziehung ein wichtiges Handlungsmotiv darstellten, birgt der motorisierte Straßenverkehr allerdings noch weitere Probleme (vgl. SPITTA 2009, 47):

► **Gesundheit und Unfälle**

Der motorisierte Straßenverkehr belastet die Gesundheit von Kindern. Das Risiko, unter Allergien oder Asthma zu leiden oder an Krebs zu erkranken, steigt mit der Nähe der Wohnung zu stark befahrenen Straßen (vgl. MOR-

GENSTERN 2008, 1331 f.). Die Lärmbelastung durch Straßenverkehr trägt zu Konzentrationsschwächen und Herz-Kreislaufstörungen bei (vgl. BzGA 2008, 39). Durch den Transport vieler Kinder im Auto auf dem Weg zur Schule und zu Freizeitaktivitäten sowie durch mediale Angebote in der Wohnung bewegen sich Kinder seltener im Freien. In Schuleingangsuntersuchungen werden häufig Bewegungsdefizite diagnostiziert (vgl. LIMBOURG 2008, 17 f.). Verkehrsunfälle stellen nach wie vor eine starke Gefährdung dar, wenngleich die Zahl der getöteten Kinder rückläufig ist.

► **Soziale Kontakte, Spiel**

Familien, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen, haben weniger soziale Kontakte als Familien in verkehrsberuhigten Stadtrandlagen (HÜTTEMOSER 1994, 176). Kinder spielen insgesamt seltener draußen. Ein Treffen mit anderen Kindern wird gezielt verabredet und findet meist zu zweit statt. Soziale Prozesse in größeren Kindergruppen erleben die Kinder meist – unterschiedlich nach sozialer Schicht und Wohnlage – nur noch in der Schule oder im Sportverein; allerdings werden diese Gruppen in der Regel von Erwachsenen betreut und begleitet (vgl. FLADE 1992, 24).

► **Raumerleben**

Durch den vermehrten Transport im Auto zur Schule und zu Nachmittagsaktivitäten kennen Kinder – unterschiedlich nach Wohnumgebung – ihr direktes Umfeld weniger gut. In der Sozialisationsforschung wird von einer Tendenz zur „Verinselung“ gesprochen, da sich Kinder zunehmend, analog zur Alltagsgestaltung der Erwachsenen, in verschiedenen voneinander getrennten Erfahrungsbereichen wie Arbeiten bzw. Schule, Wohnen, Einkaufen oder Freizeit aufhalten, ohne den Raum dazwischen zu erfahren oder zu kennen (vgl. FUNK 2008, 12).

► **Umwelt und Klima**

Der auf der Verbrennung fossiler Energieträger beruhende Verkehr trägt maßgeblich zu einer Belastung der Umwelt bei. Durch den Verkehrsraum für fahrende und vor allem für parkende Autos werden große Flächen versiegelt, Landschaften zerschnitten und Flora und Fauna beeinträchtigt. Die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs sind mit rund einem Fünftel am Klimawandel beteiligt. Weitere Mobilitätsformen wie das Fliegen oder der globale Transport von Waren schädigen Umwelt und Atmosphäre ebenso stark (vgl. UMWELTBUNDESAMT 2006, 6).

Lernen für die Zukunft

Angesichts des weltweiten steigenden Verbrauchs der fossilen Energieträger für Fortbewegung, Heizung und Industrie und der damit einhergehenden Erderwärmung mit den prognostizierten dramatischen Folgen für Mensch und Umwelt ist es fraglich, ob die derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten in Zukunft in gleichem Maße aufrechterhalten werden können. Es ist zu vermuten, dass die Kinder, die derzeit in die Grundschulen kommen, als Erwachsene sowohl das Ende der Erdölförderung erleben als auch mit den Folgen des Klimawandels umgehen werden müssen. Den derzeitigen unreflektierten Umgang mit den Ressourcen werden sie sich nicht mehr leisten können. Als Erwachsene von morgen brauchen Kinder heute die Kompetenz, mit den teilweise noch unbekannten Gegebenheiten in ihrer Zukunft gestalterisch umgehen zu können. In Bezug auf das Mobilitätsverhalten kann es demnach nicht falsch sein, schon frühzeitig flexible Verhaltensweisen kennenzulernen und die praktische Nutzung verschiedener Verkehrsmittel erfahrungsorientiert zu erproben. Viele Kinder kennen aus ihren Familien allerdings vorrangig nur den Transport im Pkw der Eltern. Das Fahrrad taucht im Alltag meist alleine als Spielgerät auf und Bus und Bahn sind für viele Familien nur selten das gewählte Verkehrsmittel. Hier kommt den (Grund-)Schulen die Aufgabe zu, Erfahrungsdefizite auszugleichen. Für viele Kinder ist beispielsweise der mit der Klasse unternommene Ausflug mit öffentlichen Verkehrsmitteln der erste Kontakt mit Bus und Bahn.

Um in der Zukunft eine reflektierte und umweltbewusste Mobilitätsentscheidung treffen zu können, sind Erfahrungen und eine kritische Auseinandersetzung mit allen Verkehrsmitteln eine wichtige Voraussetzung. Dabei stehen für die Grundschule nicht klimatische Katastrophenszenarien als Handlungsmotiv im Vordergrund, sondern die im Rahmen einer Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung zu erlernende Gestaltungskompetenz für die Zukunft (vgl. Kap. 2.6 HAUENSCHILD in diesem Band).

Curriculare Verankerung

Die Kritik an der einseitigen Ausrichtung der Verkehrserziehung und die zunehmenden Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch den Straßenverkehr führten 1994 und 2012 zu einer Überarbeitung der curricularen Empfehlungen der Kultusministerkonferenz. Neben die Sicherheitserziehung und das soziale Lernen wurden Aspekte von Umwelt- und Gesundheitserziehung gestellt. Obwohl seit den 1990er-Jahren erweiterte Anregungen für die Praxis veröffentlicht wurden (für Konzepte aus Hamburg vgl. BLEYER 1997, Curriculum Mobilität in Niedersachsen, SILLER 2003, SPITTA 2005), ist die erweiterte KMK-Empfehlung noch nicht in allen Schulen angekommen. In der Empfeh-

lung von 2012 wird daher nochmals verankert, dass das Themenfeld Mobilität in allen Schulstufen und -formen in einen handlungs- und erfahrungsorientierten Unterricht mit Bezug zu den Gegebenheiten vor Ort unterrichtet werden soll. Dabei wird besonders die Verbindung zur Bildung für eine nachhaltige Entwicklung hervorgehoben (vgl. KMK 2012).

Ebenso wird das Themenfeld Mobilität im neuen Perspektivrahmen Sachunterricht der GDSU als ein wichtiges die einzelnen Perspektiven verbindendes Thema herausgestellt (GDSU 2013, 73). Im Kern geht es dabei darum, die Schüler zu einer reflektierten, die Ressourcen schonenden, sicheren und selbstständigen Verkehrsteilnahme zu befähigen.

Praxis der Mobilitätsbildung

Neben dem Ziel, den Autoverkehr im Schulumfeld sicherer zu machen, sind folgende schulische Handlungsfelder für die Mobilitätsbildung erprobt und durch die curricularen Vorgaben abgedeckt. Diese weisen enge Verbindungen zu den verschiedenen Perspektiven des Sachunterrichts auf (vgl. ausführlich und weitere Inhalte bei SPITTA 2005, SPITTA 2013a).

► Schulwege, Wohnumgebung und Stadtteilerkundung

In Verbindung zur geographischen Perspektive werden auf Erkundungsgängen die örtlichen Gegebenheiten im Schulumfeld mit den Kindern untersucht und dokumentiert. Neben einer sachunterrichtlichen inhaltlichen Ebene spielen Aspekte sicheren Verhaltens im Straßenverkehr an den für die Kinder in ihrem Alltag relevanten Orten eine Rolle. Folgende Themen sind dabei möglich:

- Schulwegeaktionen im ersten Schuljahr (Wir bringen uns nach Hause, Schulwegpatenschaften, Laufbus)
- Zeichnen des eigenen Schulweges als mentale Karte
- Erstellen eines Stadtteilplanes aus Kindersicht
- Stadtteil-Fotosafari (Wohlfühlorte/Angstorte)
- Unterwegs im Stadtteil: Erkundungen zu verschiedenen Sachunterrichtsthemen
- Spielplatzerkundung im Ort, Dokumentation und Präsentation
- Untersuchung der Gehwege und Kreuzungsbereiche im Stadtteil, Dokumentation von Gefahrenstellen in der Schulumgebung und Beteiligung an Planungen zur Verbesserung der Verkehrssituation
- Untersuchen der Verkehrszeichen im Schulumfeld und Klären ihrer Bedeutung an dieser Stelle
- Beobachten des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer an Ampelkreuzungen oder Zebrastreifen mit Rückschlüssen für das eigene Verhalten

► Fahrrad

Die folgenden Themen verstehen sich als Ergänzung zur obligatorischen Radfahrausbildung (vgl. SPITTA 2013c). Praktische Erfahrungen mit dem Rad spielen schon ab der ersten Klasse eine Rolle:

Historische Entwicklung des Rades recherchieren
Technische Funktionen des Fahrrades untersuchen (Bremsen, Antrieb, Klingel, Ventil oder Luftpumpe)
Fahrradtypen untersuchen (z. B. Tandem, Liegerad und E-Bike)
Einen Fahrradparcours selbst planen und erproben
Grundzüge der Fahrradpflege und -reparatur kennenlernen
Untersuchen der Fahrradinfrastruktur im Wohnumfeld
Ggf. alternative Formen der Radfahrausbildung erproben (eigener Fragebogen, keine Prüfungsfahrt)

► Umwelt und Verkehr

Zu einer kritischen Auseinandersetzung mit verschiedenen Verkehrsmitteln kann deren Auswirkung auf Mensch und Umwelt untersucht werden. Folgende Themen sind möglich:

Untersuchung des Flächenverbrauchs verschiedener Verkehrsmittel
Geschwindigkeitskontrollen in Zusammenarbeit mit der Polizei
Durchführen und Auswerten einer Verkehrszählung vor der Schule
Erstellen eines Mobilitätstagebuches von sich und Familienmitgliedern
Untersuchen, wie Waren (z. B. Lebensmittel und Kleidung) hergestellt und transportiert werden
Klimabilanz verschiedener Verkehrsmittel untersuchen und bewerten
Durch einen Hörspaziergang Aspekte der Lärmbelastung erfahren

► Bus und Bahn

Der öffentliche Nahverkehr stellt neben dem Fahrrad eine wichtige Alternative zum motorisierten Straßenverkehr dar. Um Hemmschwellen abzubauen, spielen positive Erfahrungen rund um Bus und Bahn eine zentrale Rolle (vgl. SILLER 2003, VRS 2012). Ausgangspunkt ist die Erkundung des Nahverkehrs im Schulumfeld. Als Einstieg in das Themenfeld bietet sich ein Unterrichtsgang zur nächsten Haltestelle an. Nach der Untersuchung der Haltestelle sammeln die Schüler erste Fragen, denen sie in weiteren Unterrichtsstunden recherchierend nachgehen:

- Welche Linien fahren hier?

- Wohin kann man von dieser Haltestelle aus fahren?
- Was bedeuten die Abkürzungen am Haltestellenschild?
- Wann fährt der nächste Bus?
- ...

Zurück im Klassenraum können diese Fragen durch Recherche und unterstützendes Material (vgl. SPITTA 2013a, 82–91) geklärt werden.

In der Regel bietet sich die Planung eines Klassenausflugs mit Bus und Bahn an, um sich in weitere Grundlagen der Nutzung einzuarbeiten. Hierfür muss geklärt werden, wie man von der Schule zum Zielort kommen kann. Mithilfe von Karten und Liniennetzplänen kann eine entsprechende Fahrtstrecke ermittelt werden. Sind Abfahrthaltestelle und Zielort bekannt, bieten das Internet und Apps für das Smartphone schon für Grundschüler geeignete Suchfunktionen, um die günstigste Fahrtroute zu ermitteln. Parallel dazu kann man im Mathematikunterricht den Fahrplan der Haltestelle als Tabelle lesen lernen und die Fahrzeiten zum Ziel berechnen. Ebenso empfiehlt es sich, fächerverbindend die Preise für Fahrkarten und ggf. Eintritte pro Kind und für die gesamte Klasse auszurechnen. Dazu müssen, falls nötig, entsprechende Tarifinformationen an der Haltestelle oder im Internet recherchiert und die günstigste Variante gewählt werden. Für die Vorbereitung des Ausflugs müssen im Vorfeld mit der Klasse Verhaltensweisen an der Haltestelle und im Bus besprochen und ggf. eingeübt werden. Anhand eines Vergleichs der Fahrzeiten, des Energie- und Flächenverbrauchs verschiedener Verkehrsmittel zum Ausflugsziel, wenn statt der Bahn beispielsweise die privaten Pkw der Eltern genutzt würden, könnten Vor- und Nachteile der verschiedenen Mobilitätsformen deutlich werden. Einige Verkehrsverbünde stellen als Unterstützung für Schulen kostenfreie Materialien für das Kennenlernen von Bus und Bahn zur Verfügung, die man im Internet oder bei den Verkehrsbetrieben vor Ort beziehen kann (vgl. z. B. VRS 2012). Verschiedene Verkehrsbetriebe bieten für Schulen Erlebnistage auf ihrem Betriebshof an. Hier können die Kinder einen Blick hinter die Kulissen des Unternehmens werfen und etwas über die Bedeutung des Nahverkehrs in der Region, über das Arbeitsumfeld eines solchen Unternehmens, über technische Details und finanzielle Dimensionen von Bus und Bahn sowie etwas über sichere Verhaltensweisen bei deren Nutzung erfahren.

Insgesamt bietet die Mobilitätsbildung zahlreiche Handlungsanlässe für den Sachunterricht. Eine Untersuchung zur Umsetzung der Mobilitätsbildung bzw. klassischen Verkehrserziehung wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt (vgl. FUNK et al. 2013). Demnach werden die

oben skizzierten erweiterten Inhalte der Mobilitätsbildung erst vereinzelt an den Grundschulen aufgegriffen, während die klassischen Elemente der Verkehrserziehung mit einem sicherheitsorientierten Schulwegtraining und der Radfahrausbildung nahezu flächendeckend an den Schulen angeboten werden. Die Modernisierung der bisherigen Verkehrserziehung zu einer zeitgemäßen und kompetenzorientierten Mobilitätsbildung im Kontext der Perspektiven des Sachunterrichts steht damit noch aus.

Literatur

- BLEYER, GUNTER (1997): Neue Wege der Mobilitätserziehung. In: VCD (Hrsg.): Symposium „Kinder im Verkehr“. Hamburg, 19–24.
- BZGA (2008): Lärm und Gesundheit. Material für die Klassen 5 bis 10. Köln.
- FLADE, ANTJE (1992): Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen. In: REPORT PSYCHOLOGIE, Jg. 17, H.10, 24–33.
- FUNK, WALTER (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg.
- FUNK, WALTER / HECHT, PHILIPP / NEBEL, SOPHIA / STUMPF, FELIX (2013): Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, M 238. Bergisch Gladbach.
- GESELLSCHAFT FÜR DIDAKTIK DES SACHUNTERRICHTS (GDSU) (2013): Perspektivrahmen Sachunterricht. Bad Heilbrunn.
- HÜTTENMOSER, MARCO (1994): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: FLADE, ANTJE (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Weinheim, 171–181.
- KULTUSMINISTERKONFERENZ (KMK) (2012): Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. www.kmk.org → Veröffentlichungen → Verkehrserziehung.
- LIMBOURG, MARIA (2008): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Bd. 12. Unfallkasse NRW: Düsseldorf.
- LIMBOURG, MARIA (2009): Lernort Schulweg. In: Grundschulzeitschrift, Jg. 23, Heft 224, 26–31.
- MORGENSTERN, VERENA et al. (2008): Atopic Diseases, Allergic Sensitation, and Exposure to Traffic-Related Air Pollution in Children. In: AMERICAN JOURNAL OF RESPIRATORY AND CRITICAL CARE MEDICINE, Jun 15, 177 (12). Stanford, 1331–1337.
- SILLER, ROLF (2003) (Hrsg.): Kinder unterwegs – Schule macht mobil. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Donauwörth.
- SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung. Baltmannsweiler.
- SPITTA, PHILIPP (2009): Gesundheitsgefahren im Straßenverkehr. In: Grundschulzeitschrift, Jg. 23, Heft 224, 46–49.
- SPITTA, PHILIPP (2013a): Mobile Kinder. Mobilitätsbildung nachhaltig und handlungsorientiert. München.
- SPITTA, PHILIPP (2013b): Mobilität. Praxis Grundschule, 36. Jg., Heft 4.
- SPITTA, PHILIPP (2013c): Mobil auf dem Fahrrad. In: Grundschule Sachunterricht, 15. Jg., Heft 58, 22–30.
- UMWELTBUNDESAMT (2006): Nachhaltige Mobilität in der Schule. Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen. Dessau.
- VRS (2012): Bus und Bahn-Detektive. Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Köln (Bezug im Internet unter www.vrsinfo.de).

weiterführende Literatur

Burk, Karlheinz / Claussen, Claus (Hrsg.): Lernorte außerhalb des Klassenzimmers II. Methoden – Praxisberichte – Hintergründe. Beiträge zur Reform der Grundschule. Band 49. Frankfurt a.M.: Arbeitskreis Grundschule 1981

Burk, Karlheinz / Claussen, Claus: Zur Methodik des Lernens außerhalb des Klassenzimmers. In: Burk, Karlheinz / Claussen, Claus (Hrsg.): Lernorte außerhalb des Klassenzimmers II. Methoden – Praxisberichte – Hintergründe. Beiträge zur Reform der Grundschule. Band 49. Frankfurt a.M.: Arbeitskreis Grundschule 1981 a, S. 18–41

Holtappels, Heinz Günter: Öffnung von Schule zu Lebenswelt und Schulumfeld. In: Fölling-Albers, Maria et al. (Hrsg.): Jahrbuch Grundschule. Beiträge zur Reform der Grundschule. Sonderband 58. Frankfurt a.M.: Arbeitskreis Grundschule 1998, S. 43–51

Keck, Rudolf W. / Feige, Bernd: Lernorte. In: Einsiedler, Wolfgang et al. (Hrsg.): Handbuch Grundschulpädagogik und Grundschuldidaktik. Bad Heilbrunn: Klinkhardt 2001, S. 392–395

Reyher, Uwe (Hrsg.): Lernen außerhalb des Klassenzimmers. Außerschulische Lernorte mit Erfahrungsberichten und praktischen Hinweisen. München: Oldenbourg 1998

Somrei, Eva: Unterrichtsricht nicht nur in der Schule – Zum Stellenwert und den Möglichkeiten außerschulischer Lernorte. In: Gesing, Harald (Hrsg.): Pädagogik und Didaktik der Grundschule. Neuwied / Krefeld / Berlin: Luchterhand 1997, S. 269–275

PHILIPP SPITTA

Orientierung im Wohnumfeld – Erfahrungen im Raum

Der uns umgebende Raum stellt für den Menschen eine grundlegende Erfahrung dar. Vor dem Hintergrund der Gegebenheiten der Räume, in denen wir uns bewegen und handeln, finden soziale Kontakte statt und werden individuelle Verhaltensweisen erlernt. Räume geben Geborgenheit oder können ängstigen, sind vertraut oder unbekannt, sie können zu Entdeckungen und neuen Erfahrungen einladen, bieten viel oder wenig Platz für Begegnung und Bewegung, schränken ein und machen krank oder lassen aufatmen und laden zur Erholung ein. Die räumlichen Bedingungen sowie das in ihnen mögliche soziale Miteinander beeinflussen die Identitätsbildung entscheidend. Das raumbezogene Lernen nimmt für Kinder einen wichtigen Stellenwert in ihrer Entwicklung ein (vgl. GDSU 2002, S. 7). Eine Auseinandersetzung mit räumlichen Bedingungen – unter anderem mit denen des Wohnumfeldes der Kinder – ist also ein Baustein grundlegender Bildung.

Im Folgenden soll es um die Möglichkeiten von Stadtkindern gehen, den sie umgebenden Raum kennen zu lernen, zu erschließen und als **Quelle für soziale Kontakte und raumbezogene Lernerfahrungen zu nutzen**. Um dabei die räumliche Gestalt des Wohnumfeldes nicht als einfach gegeben hinnehmen zu müssen, werden im Anschluss Perspektiven für eine aktive Aneignung und mitgestaltende Veränderung dieses Raumes aufgezeigt und Unterrichtsbeispiele hierzu skizziert.

Eine in den 1930er Jahren durchgeführte Untersuchung zu den Lebensräumen von Großstadtkindern in Hamburg kam zu dem Schluss, dass Kinder und Jugendliche über einen recht großen „Streifraum“ von über 10 km-Radius im Umfeld um die elterlichen Wohnung verfügen, den sie selbstständig erfahren und erobern konnten (Muchow / Muchow 1998, S. 75). Betrachtet man das Erleben des Wohnumfeldes von Stadtkindern heute, hat sich das Bild deutlich gewandelt: Hauptverkehrsstraßen stellen gerade für Kinder im Grundschulalter meist unüberwindbare Grenzen dar. Die Spielorte draußen, sofern keine geschützten Spielplätze aufgesucht bzw. die Kinder von Erwachsenen betreut und begleitet werden, befinden sich im direkten Umfeld der elterlichen Wohnung. Zusätzlich sind die früher vorhandenen, altersgemischten, größeren Spielgruppen in der Tendenz kleinen Gruppen, die in der Regel gar nur zwei Kinder umfassen, gewichen. Ein spontanes Treffen von Kindern auf der Straße ist von einem gezielten Verabreden in der Schule oder am Telefon abgelöst worden (Fölling-Albers 2001, S. 26). Entsprechend leiden Kinder zunehmend – so Ärzte und Sportwissenschaftler – unter motorischen Schwächen und einem Defizit an Bewegung. (Balster 2002). Je nach Wohnlage findet das Spielen verstärkt in

geschlossenen Räumen statt und seltener draußen (Fölling-Albers 2001, S. 30). Die Wege zur Schule, zum Sportverein oder zur Musikschule werden von den Eltern wegen des Straßenverkehrs häufig als zu gefährlich eingestuft, und die Kinder werden mit dem Auto transportiert. Paradoxerweise werden so die Wege für diejenigen, die noch zu Fuß gehen, zusätzlich gefährdet. Kinder leben – ähnlich dem Modell der Erwachsenen – in räumlich voneinander getrennten Bereichen. Die Sektoren Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Konsum sind auf verschiedene „Inseln“ (vgl. Zeiher 1983) verteilt, zwischen denen der Raum meist im Auto überbrückt wird. Im Rahmen eines Unterrichtsprojekts zu einem städtischen Schulbezirk konnte festgestellt werden, dass viele Grundschülerinnen und Grundschüler das weit entfernte Spaßbad oder den Freizeitpark besser kannten, als Spielmöglichkeiten im eigenen Stadtteil (Spitta 2001, S. 115). Der Nahraum, das direkte Umfeld, hingegen ist vielen Kindern somit zunehmend weniger bekannt. Der noch vor 70 Jahren ermittelte große Radius der Rauman eignung ist heute auf mehr oder weniger kleine Inseln zusammengeschumpft.

Die hier skizzierten Merkmale der heutigen Raumerfahrung von Kindern – wie sie im Kontext der Diskussion um eine „veränderte Kindheit“ seit den 1980er Jahren thematisiert werden – gelten allerdings nicht pauschal für alle Kinder gleichermaßen. Vielmehr bestehen große Unterschiede in Bezug auf Wohnort, soziale Herkunft, Geschlecht und Ethnie (vgl. Fölling-Albers 2001). So können sich die Erfahrungen von Kindern in einer verkehrsberuhigten Siedlung am Stadtrand erheblich unterscheiden von denen solcher Kinder, die in stark vom Verkehr belasteten Bereichen der Innenstadt aufwachsen. Studien legen nahe, dass Kinder an Hauptverkehrsstraßen nicht nur einer stärkeren gesundheitlichen Belastung ausgesetzt sind, sondern auch signifikant weniger Sozialkontakte haben als Kinder aus verkehrsberuhigten oder ländlichen Wohnlagen (vgl. Hillman 1992; Hüttenmoser 1994). Kinder mit Migrationshintergrund halten sich hingegen öfter und länger im Freien auf, was unter anderem auch mit häufiger beengteren Wohnverhältnissen erklärt werden kann. Sie sind dadurch häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt als deutsche Kinder (Limbourg 1994, S. 21). In verschiedenen Studien zur Raumnutzung von Stadtkindern wurde ermittelt, dass Jungen (60–70%) stärker als Mädchen (30–40%) den Außenraum nutzen dürfen und somit die Aneignung des Wohnumfeldes unterschiedlich erfahren können (vgl. Berg-Laase 1985).

Es bleibt festzuhalten, dass wohnortbedingt die Aneignung des Raumes höchst unterschiedlich ausfallen kann. Häufig sind hier ohnehin schon benachteiligte Bevölkerungsgruppen besonders eingeschränkt. Für Stadtkinder haben sich zumindest in vielen Fällen durch eine wenig kindgerechte Straßenverkehrs- und Baupolitik zunehmende Einschränkungen ergeben, die nicht immer durch alternative Freizeitangebote ausgeglichen werden können.

Um den zum Teil erheblichen Mangel an räumlichen Erfahrungen der Kinder in ihrem Wohnumfeld begegnen zu können, bieten sich sachunterrichtliche Pro-

jekte an, die neben einer Erkundung des Nahraums auch Veränderungen und Verbesserungen im Schulbezirk zum Ziel haben und somit nicht zuletzt auch zu einer stärkeren Identifikation mit „der Welt vor der Haustür“ beitragen (vgl. Spitta 2002).

Schulweg- und Stadteilerkundungen

Die Erkundung des eigenen Schulweges und der Wege der Mitschülerinnen und Mitschüler kann den Ausgangspunkt bilden für ein besseres Kennenlernen der eigenen Wohnumgebung. Schon im 1. Schuljahr bietet es sich an, dass sich die Kinder in Begleitung von Lehrenden oder Eltern gegenseitig nach Hause bringen und somit sehen, wo die Klassenkameraden wohnen und was auf dem Weg zu diesen alles zu beachten und entdecken ist. So können die Kinder über ihren eigenen Schulweg hinaus auch in andere Bereiche des Stadtteils vordringen und sich später unter Umständen auf diesen für sie neuen Wegen selbstständig zu ihren Freunden bewegen.

Der Schulbezirk kann unter verschiedenen Gesichtspunkten zum Unterrichtsthema werden. Bewährt haben sich neben den Rundgängen, die speziell zum Thema „Sicherheit und Verkehr auf dem Schulweg“ durchgeführt werden, auch Unterrichtsgänge zu unterschiedlichen Sachaspekten. Die Kinder werden zu „Forscherinnen und Forschern“ oder „Spürnasen“ und erkunden so in der Lerngruppe, welche Pflanzen und Blumen in den Mauerritzen der Umgebung wachsen, welche Tiere in ihrer Stadt leben und wo diese sich aufhalten oder welche Geschäfte und Arbeitsstätten in der Nähe der Schule zu finden sind. Die Ergebnisse dieser Stadteilerkundung können auf vielfältige Weise dokumentiert werden: zum Beispiel als gemeinsames Buch mit Berichten der Kinder oder als Fotoausstellung in der Pausenhalle.

Besonders bewährt haben sich in Bezug auf die Auseinandersetzung mit den Problemen des Straßenverkehrs Untersuchungsbögen, mit denen die Kinder ihr Wohnumfeld erforschen: Wo sind die Autos besonders schnell, wie lang ist die Grünphase für Fußgänger an der Ampel, an welchen Stellen ist viel oder wenig Platz zum Spielen? In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) ist auf diese Weise ein bundesweites Kinderverkehrsgutachten entstanden (vgl. fairkehr speziell 1997). Die Untersuchungsergebnisse der Kinder in Bezug auf die untersuchten Straßenverhältnisse, z. B. zu geparkte Gehwege oder kinderunfreundliche Ampelschaltungen, wurden in Zusammenarbeit mit dem VCD den kommunalen Gremien zugeleitet und es wurde dort eine Verbesserung der Verkehrssituation im Schulbezirk eingefordert. Briefe der Kinder an politische Entscheidungsträger konnten in diesem Rahmen ebenfalls zu Verbesserungen führen. Auch wenn manche Veränderungen aus Sicht der Kinder lange auf sich warten ließen, konnte zumindest die Erfahrung gemacht werden, dass die Gestaltung des Nahraums nicht endgültig ist, sondern durch Engagement

und demokratische Mitsprache an einigen Stellen zu verbessern ist (für eine genauere Beschreibung der Unterrichtsprojekte siehe Spitta 1997).

Stadtteilplan für Kinder

Im 3. oder 4. Schuljahr bietet sich das **Erstellen eines Stadtteilplans aus Sicht der Kinder an**. Die Kinder suchen ihren Stadtteil gezielt nach Spielmöglichkeiten, gefährlichen Straßen, Geheimwegen, Kletterbäumen und Treffpunkten ab und zeichnen diese in eine große, selbst erstellte Vorlage einer Karte des Stadtteils ein. Für alle Plätze und Punkte von Interesse werden eigene Kartensymbole entworfen. Um die Karte erstellen zu können, müssen auch farbliche Gestaltung und Maßstab thematisiert werden. In einem Begleitbuch oder am Rand der Karte, die an zentraler Stelle in der Schule aufgehängt werden kann, können die Kinder ihren Mitschülerinnen und Mitschülern Informationen zur Karte und den Spielmöglichkeiten aus Kindersicht mitteilen (Spitta 1997, S. 38). So erfüllt die Karte eine doppelte Funktion: Für die Kinder, die beim Erstellen der Karte ihren Stadtteil erforscht haben, ergeben sich durch die Arbeit Vernetzungen im Stadtteil. Wege und neue Spielorte werden erkundet und finden sich nun als Mitteil in der Karte wieder. Für die anderen Klassen enthält die Karte mit ihrer Legende Anregungen für Spielmöglichkeiten und Treffpunkte in ihrer Umgebung.

Planungsbeteiligung

Eine besonders intensive Identifizierung mit der Umgebung findet statt, **wenn diese von den Kindern mitgeplant und mitgestaltet wird**. Das trifft zum einen auf Innenräume, z. B. die Gestaltung der Klassenräume zu, gilt aber auch für Außenräume, wenn auch hier eine Planungsbeteiligung meist viel schwerer zu realisieren ist und häufig an organisatorische Grenzen stößt. Kinder sind – mehr als Erwachsene – Expertinnen und Experten für die Gestaltung ihrer Spiel- und Aufenthaltsorte. Wenn auch weniger als früher halten sich Kinder immer noch gerne draußen auf und haben ganz konkrete Wünsche an ihre Umgebung. Sie äußern neben dem Wunsch nach Spielgeräten vor allem, dass sie Rückzugsmöglichkeiten im Stadtteil, unbebaute Ecken, Hecken, Bäume und Gebüsch, also Orte für unbeobachtetes Spiel oder Platz zum Fahrrad oder Inliner fahren haben wollen. In schulischen Projekten können diese Wünsche z. B. in Kooperation mit Agenda 21-Gruppen oder – falls in der Kommune vorhanden – mit der/dem Kinderbeauftragten gesammelt und als Vorschlag zur Umgestaltung an die politischen Gremien weiter gereicht werden (zur Planungsbeteiligung von Kindern siehe auch Schröder 1995).

Je mehr Kinder sich in ihren Belangen hörbar machen können und je mehr sie den sie umgebenden Raum als veränderbar und mitgestaltbar erleben, desto mehr können sie sich mit ihrer Umgebung identifizieren und sich so – trotz vielfältiger Einschränkungen heutzutage – ihre Umwelt selbstständig lernend aneignen.

Literatur

- Balster, Klaus: Kinderwelt = Bewegungswelt – oder nicht? Duisburg: Landessportbund NRW 2002
- Berg-Laase, Günter et al.: Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern. Eine sozial-ökologische Studie zur Aneignung städtischer Umwelt. Pfaffenweiler: Centaurus 1985
- fairkehr spezial: VCD-Sonderheft: Kinder im Verkehr. Bonn: VCD 1997
- Fölling-Albers, Maria: Veränderte Kindheit – revisited. In: Fölling-Albers, Maria et al. (Hrsg.): Jahrbuch Grundschule III. Fragen der Praxis – Befunde der Forschung. Kindheitsforschung; Forschung zum Sachunterricht. Seelze/Velbert: Kallmeyer 2001, S. 10–51
- GDSU-Gesellschaft für die Didaktik des Sachunterrichts: Perspektivrahmen Sachunterricht. Bad Heilbrunn: Klinkhardt 2002
- Hillman, Mayer: Keine falsche Bewegung! Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung 1992
- Hüttenmoser, Marco: Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Weinheim: Beltz/PVU 1994, S. 171–181
- Limbourg, Maria: Kinder im Straßenverkehr. Münster: GUVV 1994
- Muchow, Martha/Muchow, Hans Heinrich: Der Lebensraum des Großstadtkindes. Neuausgabe mit biographischem Kalender und Bibliographie. Weinheim/München: Juventa 1998
- Schröder, Richard: Kinder reden mit! Beteiligung an Politik, Stadtplanung und -gestaltung. Weinheim/Basel: Beltz 1995
- Spitta, Philipp: Die Welt vor der Haustür entdecken und gestalten – Erkundung, Planungsbeteiligung und Agenda 21. In: Engelhardt, Wolf/Stoltenberg, Ute (Hrsg.): Die Welt zur Heimat machen? Bad Heilbrunn: Klinkhardt 2002, S. 185–197
- Spitta, Philipp: Mobilität, Straßenverkehr und Partizipation – Schulische Verkehrsprojekte im Kontext der lokalen Agenda 21. In: Gärtner, Helmut/Hellberg-Rode, Gesine (Hrsg.): Umweltbildung und nachhaltige Entwicklung. Band 2: Praxisbeispiele. Baltmannsweiler: Schneider 2001, S. 109–126
- Spitta, Philipp: Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. Bonn: Verkehrsclub Deutschland 1997
- Zeiger, Helga: Die vielen Räume der Kinder. In: Preuss-Lausitz, Ulf et al. (Hrsg.): Kriegskinder, Konsumkinder, Krisenkinder. Weinheim/Basel: Beltz 1983, S. 176–195

zum Abitur. Prinzipien und Praxis des historischen Lernens in den Schulstufen. Idstein, S. 19-47

SCHREIBER, WALTRAUD (2004): Entwicklung historischer Kompetenz. Das Geschichtsbewusstsein von Grundschulern fördern II. In: dies. (Hrsg.): Erste Begegnungen mit Geschichte. Grundlagen historischen Lernens. Bd. 1. 2., erw. Aufl. Neuried, S. 47-113

SODIAN, BEATE (2004): Die Entwicklung des Denkens. Vom Vorschul- zum Grundschulalter. In: Theorie und Praxis der Sozialpädagogik, H. 9/10, S. 12-16

Die ausführlicher zitierten Bildungspläne für den Elementarbereich:

Der Bayerische Bildungs- und Erziehungsplan für Kinder in Tageseinrichtungen bis zur Einschulung, Weinheim, Basel 2006

Das Berliner Bildungsprogramm für die Bildung, Erziehung und Betreuung von Kindern in Tageseinrichtungen bis zu ihrem Schuleintritt, Berlin 2004

Bildungsprogramm für saarländische Kindergärten. Handreichungen für die Praxis. Entwurf August 2004

Entwurf Bildungsplan für die pädagogische Arbeit mit Fünftägigen in Kindertageseinrichtungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, o. O. 2004

Hamburger Bildungsempfehlungen für die Bildung und Erziehung von Kindern in Tageseinrichtungen, Hamburg 2005

PHILIPP SPITTA

Auf neuen Wegen lernen – Mobilitätsbildung im Anfangsunterricht

Der Schulanfang stellt eine wichtige Zäsur in der Entwicklung der Kinder dar. Schulkinder werden ist mit Aufregung und Aufbruch, mit Ängsten und Erwartungen verbunden. Neue Bezugspersonen treten auf, und mit den Mitschüler/innen sind neue soziale Bindungen und Beziehungen auszuhandeln. Unbekannte Räumlichkeiten gilt es kennen zu lernen. Der Schuleintritt bedeutet einen Zuwachs an Selbstständigkeit, an Loslösung von den Eltern. Zum Kindergarten werden so gut wie alle Kinder gebracht und abgeholt, die Kinder sind ständig begleitet und betreut. Nach den ersten Schulwochen, wenn der Schulweg im Stadtteil oder Dorf bekannt ist, beginnen die ersten selbstständigen Schritte ohne die Aufsicht und Kontrolle der Erwachsenen. Es beginnt ein „laufendes Lernen“, das oft von den Eltern mit Sorge beobachtet wird, denn vielerorts ist der Straßenverkehr wenig kindgerecht, oder es bestehen Ängste, dass die Kinder von älteren Schülern oder Erwachsenen belästigt werden könnten. Die Befürchtungen sind nachvollziehbar. Aber es gilt abzuwägen zwischen den vorhandenen Ängsten und der Chance des Kompetenzerwerbs der Kinder durch das Erleben der selbstständig – oft mit Freunden – zurückgelegten Wege. Meist fällt es den Eltern schwerer, ihr Kind „loszulassen“, als den Kindern, alleine loszulaufen.

Für Eltern und Lehrer/innen stellt sich die Frage, ob die Kinder beim Übergang vom Kindergarten in die Schule überhaupt schon in der Lage sind, sich sicher im Verkehr zu bewegen. Mit welchen Verkehrsmitteln sollen sie sich fortbewegen, und wie können sie für eine selbstständige Mobilität vorbereitet werden? Im Folgenden soll es darum gehen, welche Fähigkeiten in Bezug auf die Verkehrsteilnahme Kinder am Beginn der Grundschulzeit haben und wie im Anfangsunterricht das Thema Verkehr verankert werden kann, um Kindern eine sowohl selbstständige als auch sichere Mobilität auf ihren Wegen zu gewährleisten. Besonders ist dabei zu berücksichtigen, dass in vielen Bundesländern Kinder demnächst schon mit 5 Jahren schulpflichtig werden und somit die Anforderungen an Schule und Elternhaus steigen.

Zuerst wird die Verkehrsteilnahme von Kindergarten- und Grundschulkindern untersucht sowie ihre Kompetenzen und Probleme beschrieben (1). Anschließend wird die traditionelle Verkehrserziehung, die den Verkehrsunterricht zum Teil bis heute bestimmt, dargestellt (2). Im dritten Abschnitt wird aus der aktuellen Fachdiskussion heraus ein erweitertes Bildungskonzept für das Mobilitätslernen vorge schlagen und auf seine Relevanz bezüglich des Anfangsunterrichts geprüft (3).

In diesem Zusammenhang werden abschließend knapp Beispiele für den Anfangsunterricht und die Elternarbeit skizziert (4). Abgerundet wird der Beitrag mit Verweisen auf Literatur, Praxismaterial und nützliche Internetadressen zum Thema (5).

1 Verkehrsteilnahme von Kindergarten- und Grundschulkindern

Auf den ersten Blick lässt sich die Mobilität von Kindern in Form sich ständig erweiternder konzentrischer Kreise beschreiben. Der Erfahrungshorizont um die Wohnung erweitert sich im Laufe der Lebensjahre beständig, begleitet von einem mehr oder weniger kontinuierlichen Zuwachs an Selbstständigkeit und Souveränität. Am Anfang ist der Bewegungsraum eines Babys oder Kleinkindes maßgeblich eingeschränkt, seine Fortbewegung bezieht sich auf den Transport im Kinderwagen oder im Auto. Die ersten eigenständigen Schritte lassen das Kleinkind unabhängig werden, die Welt kann nun auf eigenen Füßen erschlossen werden. Die Freiheiten enden aber meist schon am Gartenzaun oder an der Wohnungstür und immer ist ein Erwachsener bei der Hand, der aufpasst. Längere Wege sind fast ausschließlich fremdbestimmt, meist werden sie sitzend im Kinderwagen oder Auto – manchmal auch hinten auf dem Fahrrad – zurückgelegt. Diese Transport- und Bewegungsmuster setzen sich in der Regel in der Kindergartenzeit fort. Oft erst mit dem Eintritt in die Grundschule – sofern diese im Dorf oder Stadtteil liegt – dürfen Kinder ihre Alltagswege zur Schule und zurück nach Hause selbstständig und von Erwachsenen unbeobachtet zurücklegen. Am Nachmittag – zum Sportverein oder zur Musikschule – gilt dann wieder das bekannte Schema: der unselbstständige Transport im „Mama-Taxi“.

Erhebungen aus verschiedenen europäischen Ländern zeigen, dass bis zu 20 Prozent des Berufsverkehrs durch den Transport von Kindern zur Schule oder anderen Einrichtungen entstehen. Fast 10 Prozent der täglich von allen Erwachsenen zurück gelegten Wege dienen der Begleitung von Kindern (Europäische Kommission 2002, S. 12). Erst mit dem etwas sichereren Beherrschen des Fahrrades im Verlauf der Grundschulzeit werden die selbstständigen Bewegungsradien größer. Zumindest im Freizeitbereich spielt das Rad in dieser Altersphase eine zunehmend starke Rolle – wenn auch in erster Linie als Spielgerät – und verhilft zumindest ansatzweise zu selbstbestimmter Mobilität. Viele Kinder lernen bereits mit vier Jahren das Rad fahren, und über 90 Prozent der Fünfjährigen besitzen bereits ein eigenes Fahrrad (Basner, de Marées 1993, S. 1). Allerdings sind Rad fahrende Kinder ab sieben Jahren mit steigender Tendenz, je älter sie werden, besonders stark in Unfälle verwickelt (Limbourg 2003, S. 29). Mit dem Übergang in die weiterführende Schule wächst das Maß an unbetreuter Fortbewegung. Neben dem Fahrrad kommen gegebenenfalls Busse und Bahnen, bei einigen Jugendlichen das Mofa und schließlich, für viele als lang ersehntes Ziel der Mobilität, der eigene Führerschein inklusive Auto als Fortbewegungsmöglichkeiten in Betracht. Der Einfluss

der Erwachsenen, der Eltern und Lehrer/innen, auf die Mobilität der Heranwachsenden schwindet zwangsläufig immer mehr.

Dieser grob skizzierte „Entwicklungsweg“ erscheint zwar in der Abfolge verallgemeinerbar, er ist allerdings im Einzelfall sehr unterschiedlich. Je nach psychomotorischer Voraussetzung des Einzelnen, der Wohnlage, der sozialen Herkunft oder des Geschlechts können die Entwicklungsabläufe, und damit die Erfahrungen mit Selbstständigkeit und Kompetenz in Bezug auf Mobilität, äußerst verschieden sein.

Für eine anschließende Bewertung, mit welchen Fähigkeiten und Möglichkeiten Kinder am Schulanfang am Straßenverkehr teilnehmen können, lohnt sich eine genauere Betrachtung. Im ersten Schritt geht es um die individuellen Voraussetzungen des Kindes, also seine psychomotorischen Kompetenzen, und im zweiten Schritt um gesellschaftliche und sozialisationsbedingte Faktoren, die die Verkehrsteilnahme von fünf- bis siebenjährigen Kindern beeinflussen.

In zahlreichen Studien zur Verkehrsteilnahme von Schulanfängern wird festgestellt, dass diese in fast allen Bereichen den Anforderungen des Straßenverkehrs kaum gewachsen sind (siehe als Überblick dazu Limbourg 2001, S. 59ff.). Schon Erwachsene sind mit komplexen Verkehrssituationen, die schnelles und flexibles Reagieren erfordern, tendenziell überfordert. Die meisten Kinder entwickeln vermutlich erst im Laufe der Grundschulzeit eine Reihe von Fähigkeiten, die für eine sichere Verkehrsteilnahme Voraussetzung sind. Als Bereiche sind hier unter anderem die Entwicklung von Aufmerksamkeit und Wahrnehmung sowie die kognitive, körperliche und motorische Entwicklung zu nennen. An einzelnen Beispielen sollen hier die Probleme dargestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass Kinder erst im Laufe der Grundschulzeit die Fertigkeit erwerben, sich auf wichtige Details zu konzentrieren und unwichtige Informationen auszublenden. Im Vorschulalter sind die Kinder kaum in der Lage, sich auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Sie sind durch äußere Reize schnell abgelenkt. Die Freunde auf der anderen Straßenseite können für den Moment wichtiger sein, als der Autoverkehr auf der Straße dazwischen. Noch bis zum Alter von 13 oder 14 Jahren scheint sich die Fähigkeit zur Aufmerksamkeitsfokussierung weiter auszubilden (vgl. ebd., S. 60).

Ebenso ist die akustische und visuelle Wahrnehmungsfähigkeit bei vielen Kindern am Anfang der Schulzeit noch nicht voll ausgebildet. So können Kinder Entfernungen nicht korrekt einschätzen, sie verkalkulieren sich bei der Wahrnehmung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen. Geräusche und die Richtung, aus der diese kommen, werden noch nicht sicher zugeordnet, und selbst bei Achtjährigen kann noch nicht von einer konstanten, sicheren Rechts-Links-Unterscheidung ausgegangen werden (ebd., S. 64).

Ebenso sind Kinder im Straßenverkehr auch in Bezug auf ihre körperliche Entwicklung deutlich benachteiligt und gefährdet:

- Sie sind aufgrund ihrer geringeren Körpergröße oft nicht in der Lage, über parkende Pkw hinweg den Verkehr zu überblicken. Sie haben den Blick auf die Straße erst dann frei, wenn sie schon auf ihr stehen.
- Altersbedingt ist ihr Blickwinkel eingeschränkt, so dass sie von der Seite nahen- de Autos erst spät wahrnehmen. Erst ab circa 14 Jahren verfügen sie über einen weiteren Gesichtskreis.
- Durch die kürzere Schrittlänge benötigen sie für eine Straßenüberquerung we- sentlich länger als Erwachsene.
- Die Motorik ist bei Kindern im Grundschulalter noch nicht voll entwickelt oder geübt, so dass Bewegungen unkoordiniert ablaufen können und schnelle Reak- tionen in gefährlichen Situationen nicht immer möglich sind (nach Limbourg 2001, vgl. auch Spitta 2005, S. 27, siehe auch Warwitz 2005, S. 40f.).

Häufig werden bei den Untersuchungen stufenförmige Entwicklungsmodelle zu Grunde gelegt. So bezieht beispielsweise Limbourg (2001, S. 66) die Kompetenz zur Verkehrsteilnahme in Hinblick auf die kognitive Entwicklung auf das Stufen- modell von Piaget. Hier wird für die voroperationale Stufe, in der sich Kinder nach Piaget im Alter zwischen zwei und sechs Jahren befinden, davon ausgegangen, dass sie ihre Umgebung egozentrisch wahrnehmen. Das heißt, sie werden durch ihre Ge- fühle und Erwartungen stark gesteuert. Vor allem können sie sich nicht in andere Verkehrsteilnehmer hineinversetzen. Sie gehen zum Beispiel davon aus, dass, wenn sie das Auto sehen können, dies auch umgekehrt der Fall sein muss. Erst mit der konkret-operationalen Stufe (zwischen sechs und zwölf Jahren) sind weitere Ein- sichten in die Abläufe des Verkehrs möglich, obwohl es Kindern in dieser Phase nach dem Stufenmodell immer noch schwer fällt, beispielsweise Verkehrsübungen im Schonraum auf dem Schulhof auf den realen Straßenverkehr zu übertragen. Zur sicheren Verkehrsteilnahme mit einem Erkennen der möglichen Gefahren und ei- nem bewussten Einhalten der Regeln und somit zu einem auch theoretischen Ver- kehrsunterricht sind Kinder im Raster von Piagets kognitiver Entwicklung erst in der nächsten, der formal-operationalen Stufe, also ab einem Alter von zwölf Jah- ren, fähig (ebd., S. 67).

In den letzten Jahren wurden Piagets Angaben zu den Altersstufen vielfach in Frage gestellt (vgl. z. B. in Bezug auf Zeit erleben, von Reeken 2004, S. 19). Es ist daher zu vermuten, dass auch im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme die Altersan- gaben und damit auch Teile der Fertigkeiten der Kinder mit einer gewissen Vor- sicht zu benutzen sind. Hilfreich sind die Beschreibungen der Entwicklungsstufen insofern, als dass sie aufzeigen, welche Phasen möglicherweise von den Kindern durchlaufen werden, wenn hier auch individuell große Unterschiede bestehen. Für eine Didaktisierung ergeben sich zumindest Hinweise darauf, welche Elemente aufgegriffen werden müssten, um Kinder auf die Verkehrsteilnahme vorzubereiten. Kritisiert wird weiterhin an den Stufenfolgen wie auch an den oben beschriebenen

Aspekten der psychomotorischen Voraussetzungen, dass Kinder vor allem mit ihren Defiziten gesehen würden. Das Kind sei so reduziert zu einem „Mängelwe- sen“ (Warwitz 2005, S. 37).

Im Folgenden soll nun aufgezeigt werden, dass das Erleben des Straßenverkehrs und damit die spezifischen Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme keineswegs gleich für alle Kinder am Anfang der Schulzeit sind. Neben den individuellen Un- terschieden, die durch das Temperament, ängstlicheres oder draufgängerisches Ver- halten charakterisiert sind, lassen sich Unterschiede in den Bereichen Wohnumfeld, soziale Schicht, Geschlecht oder Migrationshintergrund ausmachen.

Je nach Wohnlage erleben Kinder den Straßenverkehr sehr unterschiedlich. Kin- der, die in einer verkehrsberuhigten Wohnsiedlung am Stadtrand aufwachsen, können schon im Kindergartenalter Wege zu den Freunden in der Nähe unbeglei- tet bewältigen. Bewegungsintensive Spiele zusammen mit anderen Kindern auf der Straße oder am Fahrbahnrand sind jederzeit möglich und fördern die soziale, kognitive und emotionale Kompetenz. Den Gegenpol dazu, mit zahlreichen Facet- ten dazwischen, bilden die Kinder, die im vom Verkehr stark belasteten, innerstäd- tischen Bereich aufwachsen. Sie können vor der Tür aufgrund fahrender und par- kender Autos nicht frei bzw. nur eingeschränkt spielen. Sie müssen zum nächsten Spielplatz begleitet werden oder sind auf den Transport im Auto zu entsprechen- den Freizeitaktivitäten angewiesen. Sie leben, ähnlich den Lebensgewohnheiten von Erwachsenen, auf verschiedenen „Inseln“, z. B. Schule, Sportverein, Spielplatz oder Musikschule. Der Zwischenraum wird in der Regel mit dem Auto überbrückt, der Nahraum geht zunehmend als Erlebniswelt verloren (vgl. Zeiher 1983; Spitta 2002a). Durch mangelnden Bewegungsraum und immer weniger andere Kinder, die als Spielpartner dienen könnten, halten Kinder sich seltener draußen auf. Ihre Bewegungserfahrungen sind in der Folge oft mangelhaft (Balster 2002). Eine Stu- die zu sozialen Kontakten in Abhängigkeit zur Wohnlage zeigte, dass Familien an Hauptverkehrsstraßen signifikant weniger Freundschaften haben als Familien und Kinder in verkehrsrhigen Wohngebieten (Hüttenmoser 1994).

Da bei der Wohnlage zumindest zu einem großen Teil auch die Zugehörigkeit zu einer sozialen Schicht eine Rolle spielt, kann man festhalten, dass Kinder unter- rer Schichten mehrfach benachteiligt sind. Neben den mangelnden Bewegungs- möglichkeiten sind sie außerdem durch die stärker befahrenen Straßen höheren ge- sundheitlichen Belastungen durch Lärm, Abgase oder Feinstaub ausgesetzt (Helli- mann 1995). Studien zeigen, dass die indirekten Todesopfer durch die gesundheitli- chen Belastungen des Autoverkehrs inzwischen die Zahl der Unfallopfer übersteigt (Spatz 1995, S. 41). Unterschichtkinder und Kinder mit Migrationshin- tergrund – meist sind es Jungen – sind zudem auch deutlich häufiger in Verkehrs- unfälle verwickelt als Gleichaltrige. Hintergrund könnte neben dem Erziehungs- stil der Eltern sein, dass bedingt durch beengte Wohnverhältnisse die Kinder sich

häufiger und länger zum Spielen im Freien aufhalten und ihre Spielorte an gefährlicheren Straßen liegen (Limbourg 2003, S. 31).

Besonders deutliche Unterschiede beim kindlichen Verkehrsverhalten lassen sich zwischen Jungen und Mädchen feststellen. Die besondere Gefährdung von Jungen zeigt sich im Übrigen nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch bei anderen Unfällen im Freizeitbereich. Im Grundschulalter sind zwei Drittel aller Unfallpatienten Jungen (Limbourg 2001, S. 41). Jungen zeigen ein weitaus stärkeres Risikoverhalten und sind in ihrem Freizeitverhalten bewegungsbetonter als Mädchen. Beobachtungsstudien über Jungen und Mädchen haben gezeigt, dass Jungen häufiger plötzlich die Fahrbahn überqueren, während Mädchen meist vorher anhalten und sich umschauen. Insgesamt halten sich mehr Jungen zum Spielen draußen auf als Mädchen. Mädchen werden also häufiger durch die Eltern von Gefahrenzonen fern gehalten und auf ihren Wegen länger und mehr von Erwachsenen begleitet als Jungen (ebd.). Aus den geschlechtsspezifischen Unterschieden – die sich im Übrigen ebenso stark später bei den jugendlichen männlichen Fahranfängern mit hoher Unfallbeteiligung widerspiegeln – wird ersichtlich, dass die eigentlichen Adressaten der Verkehrserziehung für alle Altersstufen verstärkt die Jungen sein müssten. Obwohl die Erfahrungen von Schulanfängern heute in Bezug auf den Straßenverkehr individuell sehr verschieden sein können, lässt sich festhalten, dass – verglichen mit dem Aufwachen vor 50 Jahren – sich das Erleben des öffentlichen Raumes grundlegend verändert hat. Der Spielraum für Kinder an der Straße in unmittelbarer Nähe der Wohnung ist heute in der Regel eingeschränkt. Aktuell kommen auf ein Kind in Deutschland fast fünf Autos. Der Autoverkehr ist überall präsent, und selbst die vermeintliche dörfliche Idylle ist geprägt von schnell befahrenen und damit für Kinder gefährlichen Straßen.

Fast jedes Kind kennt aus eigenem Erleben einen Beinaheunfall oder jemanden, der in einen Unfall verwickelt war. Seit einigen Jahren geht glücklicherweise die Zahl der im Verkehr tödlich verunglückten Kinder zurück auf derzeit 153 im Jahr 2004 – nicht zuletzt dank eines besseren Rettungssystems und vernünftiger Rückhaltesysteme im Auto. Ein weiterer Grund für den Rückgang der Unfallzahlen ist möglicherweise, dass es insgesamt immer weniger Kinder gibt und diese sich seltener zum Spielen draußen aufhalten. Über den Anteil der Verkehrserziehung an diesem Rückgang gibt es keine validen Daten, wenn auch davon ausgegangen werden kann, dass durch Übungen und Hilfestellungen in Grenzen Verbesserungen im Verhalten erreicht werden können. Relativ konstant bleibt seit Jahren die Zahl der verunglückten und zum Teil schwer verletzten Kinder. Das Statistische Bundesamt zählte für 2004 37.132 Verkehrsunfälle mit verletzten Kindern (Statistisches Bundesamt 2006).

Die Verteilung der Unfälle im Jahr folgt jahreszeitlichen Schwankungen. Problematisch sind die dunklen Wintermonate, wenn es am Morgen auf dem Weg zur Schule noch dunkel ist. Insgesamt sind Verkehrsunfälle auf dem meist geübten

Schulweg (ca. 15 %) deutlich seltener als Verkehrsunfälle am Nachmittag während der Freizeit mit einem Anteil von rund 85 % (Limbourg 2002). Die meisten Unfälle mit Kindern ereignen sich am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr, also in der Zeit des Berufsverkehrs. Die meisten Kinder im Kindergartenalter verunglücken als Mitfahrer im Auto und als Fußgänger. Schulanfänger sind stärker als Fußgänger an Unfällen beteiligt. Während der Grundschulzeit wächst die Unfallbeteiligung mit dem Fahrrad deutlich.

2 Die traditionelle Verkehrserziehung

Schon mit den ersten Automobilen kam es zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Da immer wieder auch Kinder in Unfälle verwickelt waren, forderte man schon in den 1920er Jahren eine schulische Verkehrserziehung, um die Kinder auf die Gefahren vorzubereiten. Besonders die frühen Automobilclubs – so auch der Vorläufer des ADAC – forderten einen Verkehrsunterricht, der auch in der Zeit der Weimarer Republik an den Schulen eingeführt wurde (vgl. Spitta 2005, S. 10).

Die Zahl der Autos war, verglichen mit heute, zwar sehr gering, aber dennoch konnte man Unfälle nicht verhindern. 1935 ging man im preußischen Kultusministerium davon aus, dass „die Unfälle dadurch herbeigeführt werden, dass die Verkehrsvorschriften nicht genügend bekannt sind oder beachtet werden“ (zit. nach DVR 1973, S. 8). Daher sollten die Schüler verstärkt über die Gefahren und Vorschriften des Verkehrs belehrt werden. Mit dem Wirtschaftsaufschwung der 1950er Jahre fuhren auf den westdeutschen Straßen immer mehr Kraftwagen. In den 1960er Jahren wurden ganze Städte verkehrsgerecht umgebaut. Verkehrsachsen wurden durch Wohnquartiere geschlagen. Die so genannte „Funktionsentmischung“ – die Trennung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit – wurde zum wichtigen Element der Stadtentwicklung (vgl. Monheim 1990, S. 39). Insgesamt hat sich in den letzten Jahrzehnten die Anzahl der Wege pro Tag nicht entscheidend geändert. Durch die gesteigerte Mobilität mit dem Auto sind allerdings die täglich zurückgelegten Wegstrecken deutlich länger.

Die Folgen des Autoverkehrs waren nicht nur neue Verkehrslandschaften, sondern auch hohe Unfallraten. 1960 starben auf bundesdeutschen Straßen 14.100 Menschen, 1970 waren es sogar rund 19.200. In der Verkehrserziehung versuchte man seit den 1950er Jahren auf diese Entwicklung zu reagieren. Dabei stand wiederum das Lernen von Regeln und Vorschriften im Vordergrund, um die Kinder dem Verkehr anzupassen. Das Kind sollte zu einem Menschen erzogen werden, „der von sich aus die Ordnung liebt und sucht ... und sich deshalb auch in ein Ordnungsgefüge, wie es die Straßenverkehrsgesetzgebung darstellt, willig eingliedert“ (Vonolfen 1954, S. 16). Dazu wurde eine Erziehung des Charakters gefordert.

Versicherungen, Automobilclubs und Mineralölkonzerne unterstützten die erzieherischen Bemühungen in der Schule. Neben Informations- und Schulmaterial

wurden Verkehrserziehungsgärten geboten. Angesichts der steigenden Unfallzahlen und im Rahmen der gesellschaftskritischen Diskussionen um 1968 herum wurde allerdings die affirmative Ausrichtung der Verkehrserziehung zunehmend in Frage gestellt. 1972 legte die Kultusministerkonferenz der Bundesländer Empfehlungen für eine Neuausrichtung der Verkehrserziehung vor. Inhaltlich kam als wichtiger Schwerpunkt das soziale Lernen als Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme hinzu. Zusätzlich wurden die Schüler/innen dazu aufgefordert, an einer Humanisierung des Verkehrs mitzuwirken. Der Verkehrsunterricht wurde als Querschnittsaufgabe definiert, und verbindliche Stundenkontingente in allen Klassenstufen festgelegt. Das Üben des Schulwegs und die Radfahrausbildung wurden verbindlich etabliert. In der Unterrichtspraxis der Grundschule stand aber nach wie vor das Lernen von Regeln und Verhaltensweisen im Vordergrund.

Kritische Stimmen zeigen, dass das Beharrungspotential der Verkehrserziehung groß war und zum Teil bis heute ist. Im Einzelnen wird kritisiert:

- Die allein auf Regellernen und Verhaltenstraining abzielenden Konzepte sind nur bedingt erfolgreich; ein ausschließlich auf Unfallprävention ausgerichteter Unterricht ist für Schüler/innen und Lehrer/innen negativ geprägt und somit nicht motivierend.
- Von Kindern wird ein sicheres Verhalten verlangt. Schulen, Kommunen und erwachsene Verkehrsteilnehmer werden aber nicht gleichermaßen in die Pflicht genommen. Kindern ein verkehrssicheres Umfeld zu bieten (vgl. Bleyer 1996).
- Die Verkehrserziehung spielt in der Lehrer/innenausbildung keine Rolle, sie ist an den Hochschulen nur unzureichend verankert. Somit finden neue Ansätze nicht den Weg in die Schulpraxis. Eine wissenschaftliche Begleitung des Faches findet kaum statt.
- Der Einfluss außerschulischer Partner ist problematisch, da diese mit kostenlosen Materialien oder großen Sicherheitsprogrammen Inhalte und Ausrichtung der Verkehrserziehung dominieren. Besonders fragwürdig ist in diesem Zusammenhang, warum gerade die vom Straßenverkehr profitierenden Automobil-, Versicherungs- und Mineralölkonzerne sowie Automobilclubs sich so stark engagieren (vgl. Briese, Wittekind 1985).
- Die Verkehrserziehung findet isoliert zu sonstigen Inhalten des Sachunterrichts statt, die zahlreichen Reformen der Grundschule sind an ihr fast spurlos vorbeigegangen (vgl. Spitta 2005).

Aufgrund der Kritik und bedingt durch die vom Straßenverkehr verursachten Umwelt- und Gesundheitsprobleme wurde 1994 die Empfehlung der Kultusminister zur Verkehrserziehung neu akzentuiert. Zu den bisherigen Elementen der Sozial- und Sicherheitserziehung kamen nun Aspekte der Umwelt- und Gesundheitserziehung hinzu.

Aber auch nach dieser neueren Ausrichtung hat sich am Verkehrsunterricht an den Schulen wenig geändert. Abgesehen von einzelnen positiven Ausnahmen sind

die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz und die jeweiligen Rahmenpläne der Bundesländer dazu in der Schulpraxis weitgehend unbekannt. Ohne Verknüpfung zu den Inhalten des Sachunterrichts wird in der Regel im 4. Schuljahr die Fahrradprüfung absolviert und an einigen Schulen im Anfangsunterricht das Thema Schulweg aufgegriffen.

Die Verkehrserziehung leidet unter ihrer historischen „Erblast“. Dabei bietet das Thema Mobilität über ein Unfallverhütungstraining hinaus eine Fülle von bildungsrelevanten Inhalten.

3 Nachhaltige Mobilitätsbildung im Anfangsunterricht

Im Vorfeld der Neufassung der Kultusministerempfehlung von 1994 und in den Jahren danach wurde von verschiedenen Personen aus Hochschule, Schulpraxis und Lehrerbildung sowie von Umweltverbänden versucht, die Verkehrserziehung in ein neues Gesamtkonzept zu überführen. Um sich von den Elementen der traditionellen Verkehrssicherheitserziehung abzugrenzen, wurden die Begriffe Mobilitätserziehung und Mobilitätsbildung in die Diskussion gebracht (vgl. Bleyer 1996; Koch 1991; von Reeken 1998; Siller 2003 u. a.). Wichtiges Ziel der Mobilitätsbildung ist es, Kinder und Jugendliche zu einer selbstständigen, sicheren, sozial- und umweltverträglichen Mobilität zu befähigen. Der Begründungszusammenhang für diese Neuausrichtung liegt nicht allein bei den Verkehrsunfällen, sondern vor allem in dem mit der Agenda 21 verbundenen Aspekt der Nachhaltigkeit. Aus didaktischer Sicht handelt es sich beim Themenbereich „Verkehr und Mobilität“ um ein „epochaltypisches Schlüsselproblem“ im Sinne Klafkis, an dem exemplarisch im Sachunterricht grundlegende Fragen der Zeit bearbeitet werden können mit dem Ziel, Lösungswege für diese Problemlagen zu finden (vgl. Klafki 1992).

Nachhaltigkeit in Bezug auf Mobilität bedeutet, so verträglich und schonend mit den Ressourcen umzugehen, dass auch nachfolgende Generationen in gleichem Maße mobil sein können. Unser Verkehrssystem ist in diesem Sinne derzeit keineswegs nachhaltig. Notwendig wäre eine Wende in der Ausrichtung der Verkehrspolitik. Dies kann nicht primäres Ziel von Schule und Mobilitätsbildung sein. Dennoch wäre über Verkehrsvermeidung und das Benutzen umweltschonender Verkehrsmittel ein erster Schritt für eine weniger vom Autoverkehr geprägte Wohnwelt möglich. Dieses Ziel könnte durchaus im Rahmen des Mobilitätsunterrichts thematisiert werden, wenn auch nicht direkt am Schulanfang. Um dies zu gewährleisten, beinhaltet das Curriculum der Mobilitätsbildung eine kritische Betrachtung des Verkehrssystems und hat zum Ziel, die Kinder durch vielfältige Erfahrungen als Radfahrer, Fußgänger und Benutzer von Bus und Bahn zu einer reflektierten Wahl ihrer zukünftig favorisierten Verkehrsmittel zu befähigen (ausführlich zum Konzept siehe Spitta 2005, S. 31).

Im Anfangsunterricht der Mobilitätsbildung stehen vor allem die Erfahrungen der Kinder als Fußgänger im Mittelpunkt. Es gilt, den durch Verkehr und Verinselung verlorenen Nahraum vor der Haustür gemeinsam mit den Kindern durch Erkundungen zurück zu erobern. In diesem Zusammenhang müssen natürlich auch sichere Wege und Verhaltensweisen im Straßenverkehr abgesprochen werden. Allerdings sollten nicht die Kinder allein die Last für ihre Verkehrssicherheit tragen. Anstatt nur verkehrssicheres Verhalten von ihnen zu verlangen, sind die Erwachsenen, also die Eltern, Lehrer/innen und die Verantwortlichen in der Kommune dazu aufgerufen, Kindern ein verkehrssicheres Umfeld zu bieten. Studien weisen darauf hin, dass beispielsweise eine konsequent durchgesetzte Verkehrsberuhigung maßgeblich zur Unfallreduktion beiträgt (Monheim 1990, S. 200). Es ist somit zu vermuten, dass durch eine solche Verkehrsberuhigung mehr für die Verkehrssicherheit von Kindern erreicht wird, als durch verkehrserzieherische Trainingsprogramme. Angesichts der Tatsache, dass Kinder zumindest am Schulanfang bei allen Bemühungen nur schwerlich den Anforderungen des Verkehrs gewachsen sind (siehe Abschnitt 1), müsste die Schule also vor allem in das Umfeld hineinwirken und sich für verkehrsberuhigte Straßen und sichere Spiel- und Fußwege einsetzen. Mit dem Instrument der Schulwegpläne, mit deren Hilfe in vielen Bundesländern die Verkehrssituation im Schulumfeld entschärft werden kann, und einer intensiven Zusammenarbeit mit den Eltern der Schulanfänger lassen sich zumindest immer wieder Erfolge verbuchen.

Ein kindgerechter Verkehr kommt im Übrigen nicht nur den Kindern zugute, sondern bedeutet auch zusätzliche Lebensqualität für alle Bewohner eines Quartiers. Realistisch betrachtet nimmt allerdings in Deutschland die Verkehrsgestaltung und das Verhalten der meisten Verkehrsteilnehmer wenig Rücksicht auf Kinder. Es bleibt also trotz der neuen Schwerpunktsetzung im Rahmen des Mobilitätsbildungskonzepts eine Aufgabe, Kinder auf ihre sichere Verkehrsteilnahme vorzubereiten.

4 Praxisbeispiele

Nimmt man die entwicklungspsychologischen Hinweise auf, so müssten möglichst viele Übungen im realen Verkehrsraum durchgeführt werden. Dies stößt im Rahmen des Anfangsunterrichts allerdings an seine Grenzen. Wenn im Schnitt 25 Kinder, die man als Lehrer/in auch erst ein paar Wochen kennt, beispielsweise üben sollen, sicher eine Straße zu überqueren, kommt man schnell zu Vermittlungsproblemen. Die Kinder müssen beachten, dass sie an der Straße erst vorsichtig an die Sichtlinie heran gehen müssen, wenn ihnen die Sicht auf die Fahrbahn durch parkende Pkw verstellt ist. Dann müssen sie lernen, dass sie nach links, rechts und wieder links schauen müssen. Mit richtig schauen ist gemeint, dass sie den Kopf in die Richtungen wenden müssen, denn Kinder haben ein eingeschränktes Gesichtsfeld.

Dann müssen evtl. noch herannahende Pkw in ihrer Geschwindigkeit eingeschätzt werden, bis man endlich hinübergehen, und nicht etwa rennen, darf. Jedes Kind müsste dies einzeln, am besten mehrmals üben. Dass die anderen 24 Kinder derzeit diszipliniert am Straßenrand warten, ist im Anfangsunterricht aber wohl kaum zu erwarten. Deutlich wird: Eigentlich fallen diese Übungen in den Aufgabenbereich des Elternhauses. Leider kann man aber nicht immer eine entsprechende Vorbereitung der Kinder voraussetzen. Mobilitätsübungen im Anfangsunterricht sollte man im Unterricht also entweder in Kleingruppen oder mit vielen Helfern durchführen. Bewährt haben sich hier Eltern, Student/innen und ältere Schüler/innen aus Patenklassen, die die Schulanfänger zum Üben an die Hand nehmen. Bei allen Übungen an der Straße hat sich als sinnvoll erwiesen, vor dem Üben (am Zebrastreifen, an der Ampel usw.) erst in der Klasse Absprachen zum Verhalten zu treffen, dann die Übung mit den Helfern – die vor Ort individuelle Tipps geben – durchzuführen und anschließend wieder im ruhigeren Klassenraum auszuwerten.

Ein großes Problem ist, dass diese Verhaltensübungen mit der Klasse zwar in der „Verkehrswirklichkeit“ durchgeführt werden, diese aber nur unzureichend widerspiegeln. Die Kinder verhalten sich in der Gruppe anders als alleine, sie sind durch die Gruppe geschützt, und auch die anderen Verkehrsteilnehmer tendieren dazu, bei einer übenden Großgruppe ein rücksichtsvolleres Verhalten zu zeigen, als wenn ein Kind alleine am Straßenrand steht. Zudem entsprechen sie zu sehr der traditionellen Verkehrserziehung, deren Manko es gerade war, dass solche Übungen zu einem gewissen Verdruss bei Schüler/innen und Lehrer/innen geführt und damit das Themenfeld negativ besetzt haben.

Um dem zu entgegen, bietet es sich an, für das Üben im Straßenverkehr Unterrichtsgänge zu unternehmen, die mit anderen Inhalten verknüpft sind. So kann am Schulanfang in der Umgebung der Schule untersucht werden, wo sich Zahlen an Häusern, Schildern oder Autos finden. Auf dem Rundweg kann dann an einer Stelle auch ein Aspekt der Verkehrssicherheit aufgegriffen und quasi nebenbei geübt werden. Weitere Erkundungsthemen sind Buchstaben in der Umwelt, Tiere im Stadtteil, Geschäfte in Schulnähe, das Aufsuchen eines Spielplatzes in der Sportstunde oder geometrische Formen bei (Verkehrs-)Schildern (vgl. Spitta 2005, S. 66–97).

Ganz besonders für die ersten Schulwochen geeignet ist das Projekt „Wir bringen uns nach Hause“: Am Ende des Unterrichtsvormittags bringen sich die Kinder – mit Unterstützung der Lehrer/in und der Eltern – wechselseitig nach Hause. Bei kleineren Klassen geht die gesamte Gruppe los und bringt die Kinder eines Abschnittes ihres Stadtteils zu ihrer Haustür. Anschließend geht die übrig gebliebene Gruppe zurück zur Schule, um von dort aus einzeln den ihnen bekannten, eigenen Schulweg anzutreten. Am nächsten Tag sind dann die Kinder aus einem anderen Bereich an der Reihe. Bei größeren Klassen oder sehr langen Wegstrecken kann die Lerngruppe aufgeteilt werden, so dass sich nur die Kinder gegenseitig beglei-

ten, die in einem Quartier zusammen wohnen. Der Vorteil dieser Methode liegt darin, dass die Kinder so netzartig sichere Wege im Stadtteil kennen lernen und gleichzeitig die Wohnorte ihrer Klassenkameraden gesehen haben. So fällt es ihnen mitunter leichter, sich für den Nachmittag zu verabreden und die Wege dorthin vielleicht bald schon selbstständig zu bewältigen. Die Kinder können sich im Anschluss an das Projekt zu „Schulwegpartnern“ zusammenschließen und die Wege zur Schule und nach Hause gemeinsam zurücklegen (Spitta 2005, S. 55).

Zusätzlich zu den Erfahrungen rund um die Schulwege sind zahlreiche Bewegungsspiele sinnvoll, bei denen die Kinder ihre Sinne schulen und ihre psychomotorische Kompetenz erweitern. Die Hoffnung ist dabei, dass durch diese Bewegungsschulung Kinder geschickter werden und dadurch nicht so schnell in Unfälle verwickelt werden, weil sie beispielsweise schneller auf ein Signal hin aus der Bewegung heraus anhalten können oder Geräusche besser verorten können (vgl. Kunz 1993). Warwitz zeigt an vielen Übungen und Spielen, die zum Teil Verkehrsbezüge spielerisch aufgreifen, eine solche psychomotorische Schulung (Warwitz 2005, S. 76ff.). Ein bewegungsintensiver Unterricht ist in jedem Falle sinnvoll und für alle Schüler/innen förderlich. Angesichts der Verkehrssituation und der Probleme der Kinder damit kann dieser Ansatz allerdings nur als ein ergänzendes Element gesehen werden und nicht als die Aufhebung der Verkehrsunsicherheit der Schulanfänger schlechthin.

Neben den skizzierten Vorhaben bieten sich für die ersten beiden Schuljahre noch weitere Projekte an. Das Fahrrad ist für Kinder schon im Kindergarten ein zentrales Spielgerät, es wird aber in der Grundschule meist erst zur Fahrradprüfung im vierten Schuljahr thematisiert. Bis dahin haben sich viele Verhaltensweisen mit dem Rad schon eingeschlichen. Es ist also nur sinnvoll, schon im 2. Schuljahr auch das Fahrrad in den Unterricht mit einzubeziehen und Übungen zum Anfahren, Spurhalten oder Bremsen auf dem Schulhof durchzuführen. Als motorische Vorbereitung hat sich das Üben mit dem Roller als sehr positiv herausgestellt (Jackel 1997).

Im Rahmen einer intensiven Auseinandersetzung mit Mobilität sind auch Vorhaben denkbar, die den Stadtteil mit einbeziehen. Bewährt haben sich hier beispielsweise Tempo 30 Messungen in Zusammenarbeit mit der Polizei. Die zu schnell fahrenden Pkw werden gestoppt und bekommen Informationen zu den Vorteilen von Tempo 30. Ein Nebeneffekt könnte sein, dass Schüler/innen bei der Geschwindigkeitsmessung lernen, die Geschwindigkeiten von vorbeifahrenden Autos einzuschätzen. Durch das Messgerät der Polizei können sie ihre Vermutungen überprüfen (Spitta 2005, S. 77ff.).

Eine andere Möglichkeit, schon in den ersten Schuljahren Kontakt mit alternativen Verkehrsmitteln zu bekommen, sind Klassenausflüge mit Bus und Bahn. Da viele Kinder mit ihren Eltern Freizeitziele meist mit dem Auto ansteuern, ergeben

sich durch den positiv besetzten Klassenausflug neue Perspektiven bei der Verkehrsmittelwahl (ebd., S. 181ff.).

Abschließend lässt sich festhalten, dass die schulischen Möglichkeiten, verkehrssichere Kinder zu erziehen, begrenzt sind. Ein komplett verkehrssicheres Kind wäre kein Kind mehr. Es bedarf also des Engagements der am Schulleben Beteiligten für ein verkehrssicheres Umfeld zu sorgen. Dazu gehört der enge Kontakt zwischen Eltern und Lehrer/innen. Dabei geht es um Hilfen, damit Eltern ihre Kinder der unbesorgter in die Selbstständigkeit entlassen können, aber auch manchmal um Überzeugungsarbeit, damit die Kinder möglichst zu Fuß zur Schule kommen und nicht mit dem Auto gebracht werden und dabei andere Kinder, die zu Fuß gehen, gefährden. Zur Mobilitätsbildung gehört allerdings, das sollte deutlich geworden sein, die Frage nach der eigenen Mobilität: Welche Zwänge und Bequemlichkeiten beeinflussen die eigene Nutzung des Automobils? Hier fällt eine Antwort nicht immer leicht. Es geht bei der Mobilitätsbildung ausdrücklich nicht um eine Verteufelung des Autos, sondern um seine angemessene Nutzung – so defensiv und umweltschonend wie möglich, wenn es keine Alternativen gibt. Um eine angemessene Entscheidung zu treffen, muss man sich mit den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Verkehrsträger auseinandersetzen, wobei bei einem abwägenden Vergleich Fahrrad, Bus und Bahn manchmal gar nicht so schlecht abschneiden. Um diese Kompetenz geht es in der Mobilitätsbildung – und diese Kompetenz brauchen Kinder und Jugendliche gleichermaßen wie Erwachsene.

Literatur

- BALSTER, KLAUS (2002): *Kinderwelt = Bewegungswelt – oder nicht?* Duisburg
- BASNER, BURKHARD; DE MARÉES, HORST (1993): *Fahrad- und Straßenverkehrsrückständigkeit von Grundschulern*. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Münster
- BLEYER, GUNTER (1996): *Umweltbewusste Mobilität*. Thesen zur Weiterentwicklung der Verkehrserziehung in der Schule. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 3, S. 10-12
- BRIESE, VOLKER; WITTEKIND, HELMUT (1985): *Verkehr, Umwelt, Fahrrad*. Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung. Dortmund
- DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT E.V. (DVR) (1973): *Verkehrserziehung in der Schule*. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz. (DVR, Deutsche Verkehrswacht (DVW), Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)). o.O.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2002): *Auf die Plätze, Kinder – los*. Luxemburg
- HELLMANN, ANDREAS (1995): *Asthma aus dem Auspuff*. In: Gloning, Hermann; Böse, Stephan (Hrsg.): *Gesundheitsrisiko Auto*. Frankfurt a. M., S. 17-76
- HÜTTENMOSER, MARCO (1994): *Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Kinder und den Alltag junger Familien*. In: Flade, Antje (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten*. Weinheim, S. 171-181
- JACKEL, BIRGIT (1997): *Psychomotorische Handlungskompetenz beim Radfahren*. Schorndorf
- KLAFKI, WOLFGANG (1992): *Allgemeinbildung in der Grundschule und der Bildungsauftrag des Sachunterrichts*. In: Lauterbach, Roland et al. (Hrsg.): *Brennpunkte des Sachunterrichts*. Kiel, S. 11-31

- KOCH, HUBERT (Hrsg.) (1991): Die neue Verkehrserziehung. Modelle, Konzeptionen, Theorien. München
- KUNZ, TORSTEN (1993): Weniger Unfälle durch Bewegung. Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergartenkindern. Schorndorf
- LIMBOURG, MARIA (2003): Kinder sicher unterwegs. In: Siller, Rolf (Hrsg.): Kinder unterwegs – Schule macht mobil. Donauwörth, S. 28-37
- LIMBOURG, MARIA (2002): Kinder unterwegs im Verkehr. Risiken und Gefahren auf Kinderwegen. In: Sache-Wort-Zahl, Jg. 30, Heft 47, S. 9-16
- LIMBOURG, MARIA (2001): Kinder im Straßenverkehr. 5. Aufl., GUVV Münster
- MONHEIM, HEINER (1990): Straßen für alle. Hamburg
- REEKEN, DIETMAR VON (2004): Historisches Lernen im Sachunterricht. Baltmannsweiler REEKEN, DIETMAR VON (1998): Von der Gefahrenabwehr zum Risikobewusstsein. Mobilitätsbildung statt Verkehrserziehung. In: Sache-Wort-Zahl, Jg. 26, Heft 16, S. 36-40
- SILLER, ROLF (Hrsg.) (2003): Kinder unterwegs – Schule macht mobil. Donauwörth
- SPATZ, JOHANNES (1995): Autos zu Pflugscharen – Gesundheit und Verkehr in Berlin. In: Gloning, Hermann; Böse, Stephan (Hrsg.): Gesundheitsrisiko Auto. Frankfurt a. M., S. 141-152
- SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung. Baltmannsweiler
- SPITTA, PHILIPP (2002a): Die Welt vor der Haustür entdecken und gestalten – Erkundung, Planungsbeteiligung und Agenda 21. In: Engelhardt, Wolf; Stoltenberg, Ute (Hrsg.): Die Welt zur Heimat machen? Bad Heilbrunn, S. 185-197
- SPITTA, PHILIPP (2002b): Laufend lernen: Der Schulweg in der 1. Klasse. In: Sache-Wort-Zahl, Jg. 30, H. 47, S. 17-22
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2006): www.destatis.de/basis/d/verk/verktab6.php (Stand 26.6.2006)
- VONOLFFEN, WILHELM (1954): Der Verkehrsunterricht. Handbuch für Erzieher. Dortmund
- WARWITZ, SIEGBERT (2005): Verkehrserziehung vom Kinde aus. 5. aktualisierte Ausgabe. Baltmannsweiler
- ZEIHER, HELGA (1983): Die vielen Räume der Kinder. Zum Wandel räumlicher Lebensbedingungen seit 1945. In: Preuss-Lausitz, Ulf (Hrsg.): Kriegskinder, Konsumkinder, Krisenkinder. Weinheim, Basel, S. 176-195

Literatur und Internetadressen zum Thema Schulweg

- ADAC (2003): Schulweg-Ratgeber. München. www.adac.de/verkehr/verkehrserziehung
- KLIMABÜNDNIS/VCD (2002): Auf Kinderfüßen durch die Welt. Wir sammeln grüne Meilen. Bonn, Frankfurt, Aktionsmaterial und Lehrerinformationen. Als Broschüre oder Download unter www.kinder-meilen.de
- SACHE-WORT-ZAHL (2002): Heft 47: Wege/Schulwege, Aulis Verlag Deubner, www.aulis.de
- SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung. Baltmannsweiler. Thema Schulweg: S. 47-65
- VCD Mobilitätsfibel (2004): VCD Hannover. Bestelladresse: www.vcd.org/hannover/themen
- VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD) (2003): Zu Fuß und mit dem Fahrrad sicher zur Schule. Tipps für den sicheren Schulweg. Bonn (Bezug über: www.vcd.org)
- WOHLTMANN, HEIKE (2002): Zu Fuß zur Schule. Hrsg. vom FUSS e.V., Berlin, www.fuss-ev.de: Lobby der Fußgänger/innen

www.iwalktoschool.org: Seiten der Dachorganisation des Schulwegtages „I walk to school day“

www.zufusszurschule.de: Deutsche Seiten zur Kampagne „I walk to school“

www.waytogo.icbc.bc.ca oder www.goforgreen.ca: „grüner“ Schulweg international

www.schoolway.net: Beispiele aus der Praxis, Mobilitätsmanagement an Schulen

www.zoom-europe.org: Nachfolgeprojekt zur Kindermeilen-Kampagne „Auf Kinderfüßen durch die Welt“

www.gib-acht-im-verkehr.de/schulweg: Animierte Geschichte (Zeichentrick) über den Schulweg, Landesregierung Baden-Württemberg

www.lernwerkstadt.de: Umfangreiche Seiten zur Verkehrserziehung von Klett, VW und DVR

Verbände und Initiativen zu Umwelt, Verkehr und Verkehrssicherheit

www.adac.de: Allgemeiner Deutscher Automobilclub mit Material zur Verkehrssicherheits-erziehung

www.adfc.de: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub. Vertreter der Fahrradfahrer. Material und Infos rund ums Fahrrad, Fahrräder für Kinder, Reisen etc.

www.dvr.de: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Organisation für Verkehrssicherheitsprogramme. Viele Angebote und Materialien für alle Altersgruppen. Siehe auch www.dvw.de (Deutsche Verkehrswacht)

www.vcd.org: Verkehrsclub Deutschland. Vertretung für Fußgänger, Radfahrer, Bus und Bahn Benutzer sowie umweltbewusste Autofahrer. Zahlreiches Material zur Mobilitäts-erziehung. Infos für Lehrer/innen

Folien zur Veranstaltung

Wie heißen diese Verkehrszeichen?

1



2



3



4



Ein Blick auf die Kinder und ihre (körperlichen) Voraussetzungen

bis 6 Jahre können
Gefährdungen im
Straßenverkehr nicht
situationsgerecht
abschätzen

beurteilen
Geschwindigkeiten,
Entfernungen, Geräusche
und Raum-Lage-
Beziehungen
unangemessen

gehen bis zum 7.
Lebensjahr davon aus, dass
der Autofahrer sie auch
sieht

lassen sich durch äußere
Reize ablenken

Ein Blick auf die Kinder und ihre (körperlichen) Voraussetzungen

bis 6 Jahre können
Gefährdungen im
Straßenverkehr nicht
situationsgerecht
abschätzen

beurteilen
Geschwindigkeiten,
Entfernungen, Geräusche
und Raum-Lage-
Beziehungen
unangemessen

gehen bis zum 7.
Lebensjahr davon aus, dass
der Autofahrer sie auch
sieht

lassen sich durch äußere
Reize ablenken

Können erst mit ca. 8
Jahren Höreindrücke zu
Gefahrenabwehr nutzen

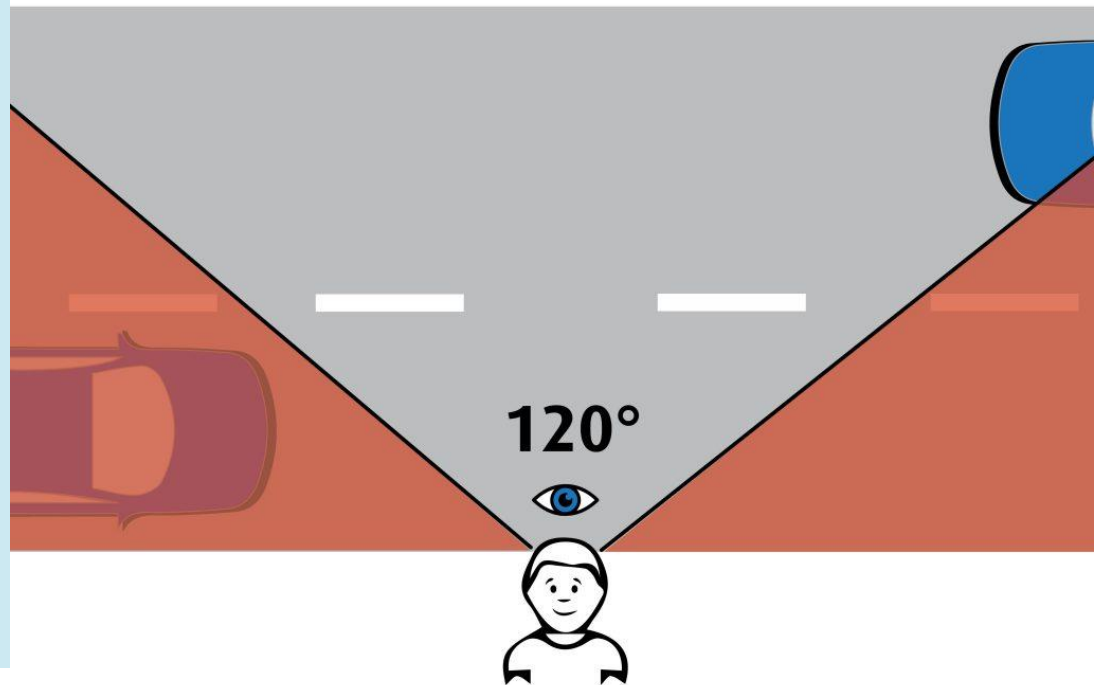
haben ein eingeschränktes
Gesichtsfeld

haben Bewegungsdefizite
(z.B. Gleichgewicht)

achten beim Spielen nicht
auf Gefahren

Ein Blick auf die Kinder und ihre (körperlichen) Voraussetzungen

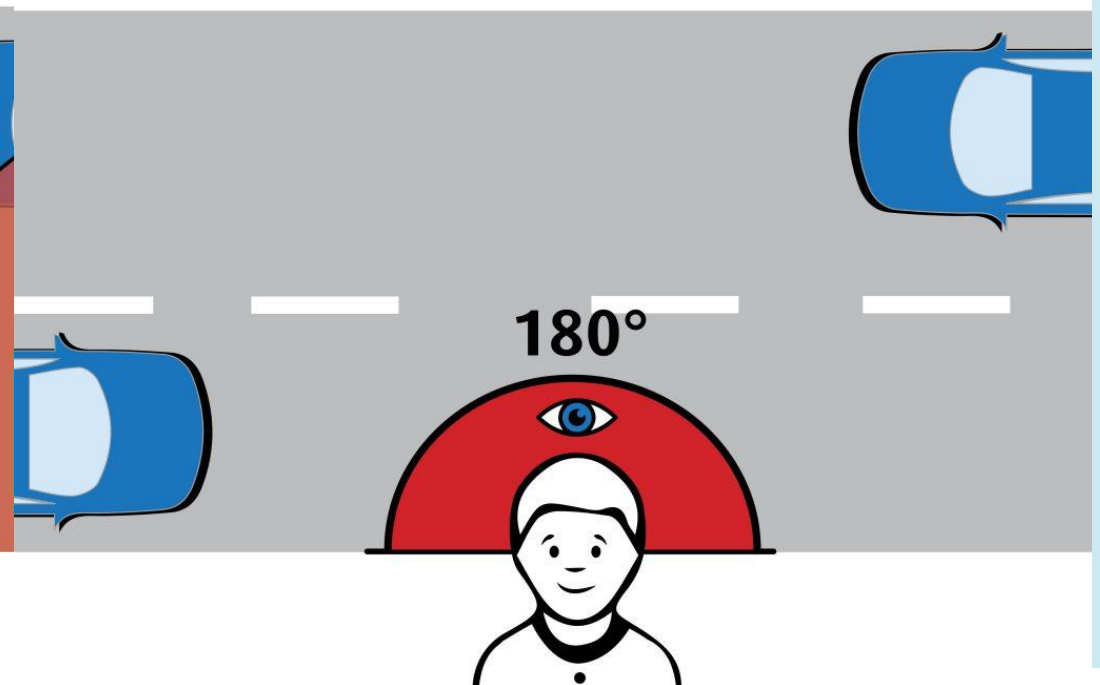
SEHVERMÖGEN & GESICHTSFELD eines Grundschulkindes



Kind (Grundschule)

Räumliches Sehen mit ca. 9 Jahren voll ausgebildet
Gesichtsfeld mit ca. 10-12 Jahren voll ausgebildet

SEHVERMÖGEN & GESICHTSFELD EINES ERWACHSENEN



Erwachsener

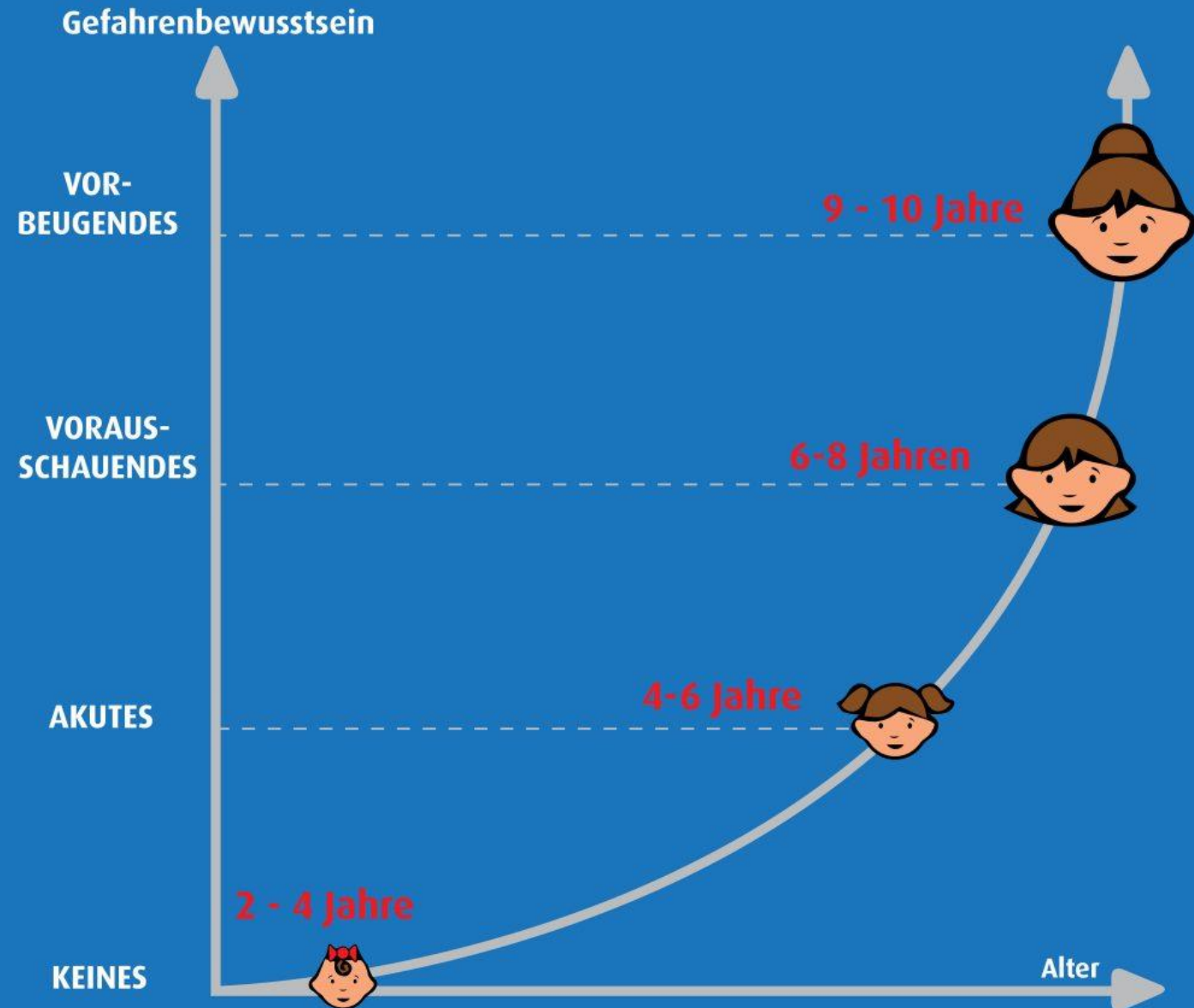
Ein Blick auf die Kinder und ihre (körperlichen) Voraussetzungen

<https://www.reer.de/blog/wie-nehmen-kleinkinder-gefahren-wahr>

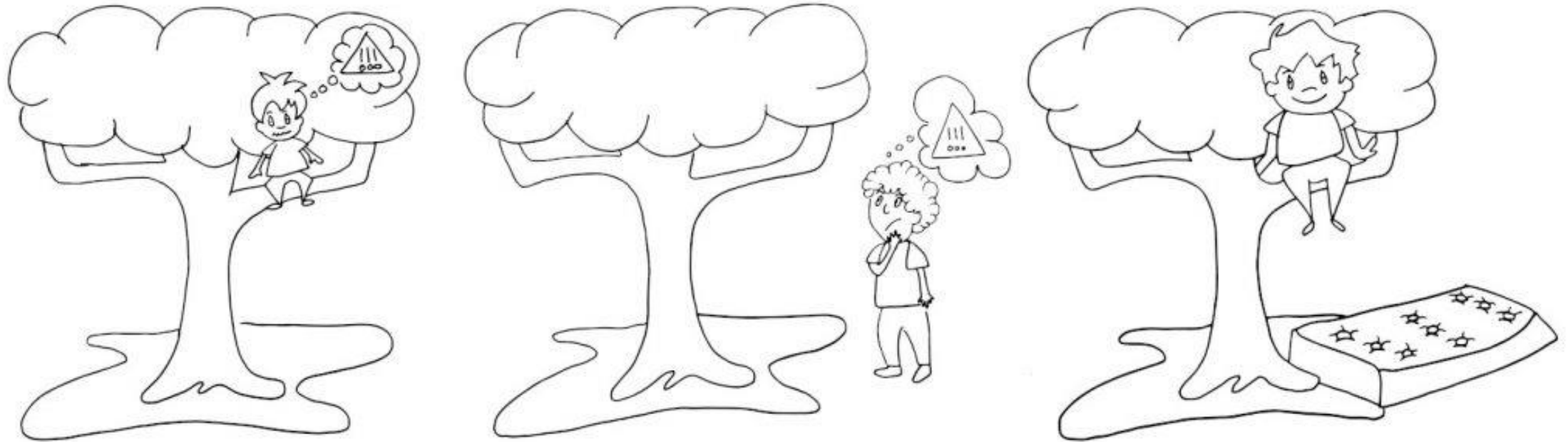
13. November 2024



ENTWICKLUNG DES GEFAHRENBEWUSSTSEIN bei Kindern



Ein Blick auf die Kinder und ihre (körperlichen) Voraussetzungen



- Meist wird erst mit diesem Alter ein vorausschauendes und vorbeugendes Gefahrenbewusstsein umgesetzt.

ca. 14 Jahre

SS

lern

Was Kinder in welchem Alter können



Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/strassenverkehr-unfaelle-kinder-100.html>



Statistisches Bundesamt

Wieder mehr Verkehrsunfälle mit Kindern

Stand: 15.08.2023 10:16 Uhr

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/strassenverkehr-unfaelle-kinder-100.html>

- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen in Deutschland verunglückten Kinder ist nach der Corona-Pandemie wieder gestiegen: 25.800 Kinder dabei verletzt, 51 kamen ums Leben
- Im Durchschnitt ist im Jahr 2022 alle 20 Minuten ein Kind bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet worden
- das waren 16 Prozent mehr als 2021, als noch Maßnahmen gegen die Covid-19-Pandemie galten
- Im Vergleich zu 2019, dem Jahr vor der Pandemie, sei die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder allerdings um acht Prozent zurückgegangen

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/strassenverkehr-unfaelle-kinder-100.html>

- Zu den meisten Unfällen der 6- bis 14-Jährigen kam es montags bis freitags in der Zeit zwischen sieben und acht Uhr - also wenn Kinder üblicherweise auf dem Weg zur Schule sind
- In dieser Zeit verunglückten im vergangenen Jahr 14 Prozent der 20.500 Kinder dieser Altersgruppe im Straßenverkehr. In der Zeit von 15 bis 16 Uhr erreichten die Unfallzahlen mit einem Anteil von elf Prozent den zweithöchsten Wert
- 36 Prozent der Kinder, die im vergangenen Jahr im Straßenverkehr verunglückten, waren mit dem Fahrrad unterwegs; 34 Prozent saßen in einem Auto und 22 Prozent gingen zu Fuß, als der Unfall passierte

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

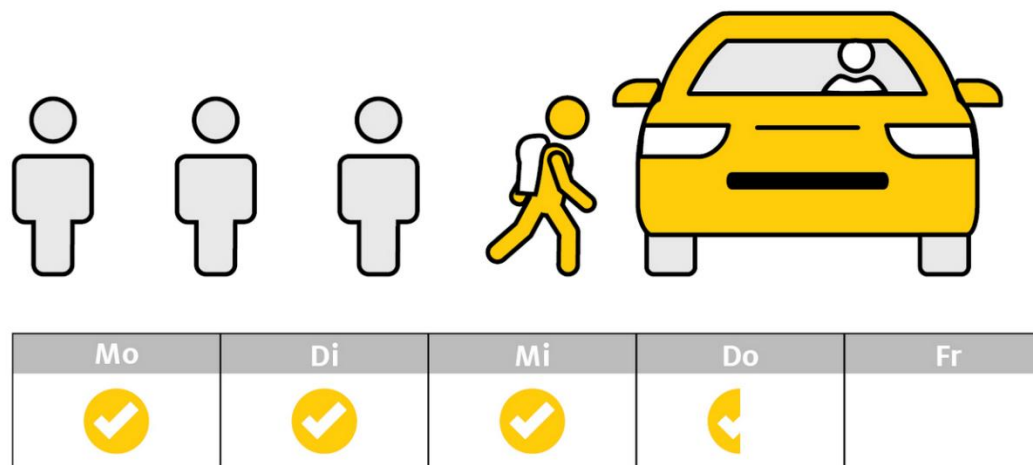
<https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/strassenverkehr-unfaelle-kinder-100.html>

- Unterschiede in den verschiedenen Altersgruppen: Kinder unter sechs Jahren sind oft im Auto mit betreuenden Erwachsenen unterwegs - hier verunglückten auch 58 Prozent der Kinder der entsprechenden Altersgruppe
- Schulkinder sind aber mit zunehmendem Alter selbstständig im Straßenverkehr unterwegs - entsprechend steigt der Anteil der jungen Radfahrer und -fahrerinnen sowie Fußgänger und -gängerinnen unter den Verunglückten: 42 Prozent der 6- bis 14-Jährigen verunglücken auf ihrem Fahrrad, 28 Prozent in einem Auto und 21 Prozent zu Fuß

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://stiftung.adac.de/umfrage-sicherer-schulweg/>

Jedes vierte Grundschulkind wird an **mehr als der Hälfte** aller Tage von den Eltern zur Schule gefahren.

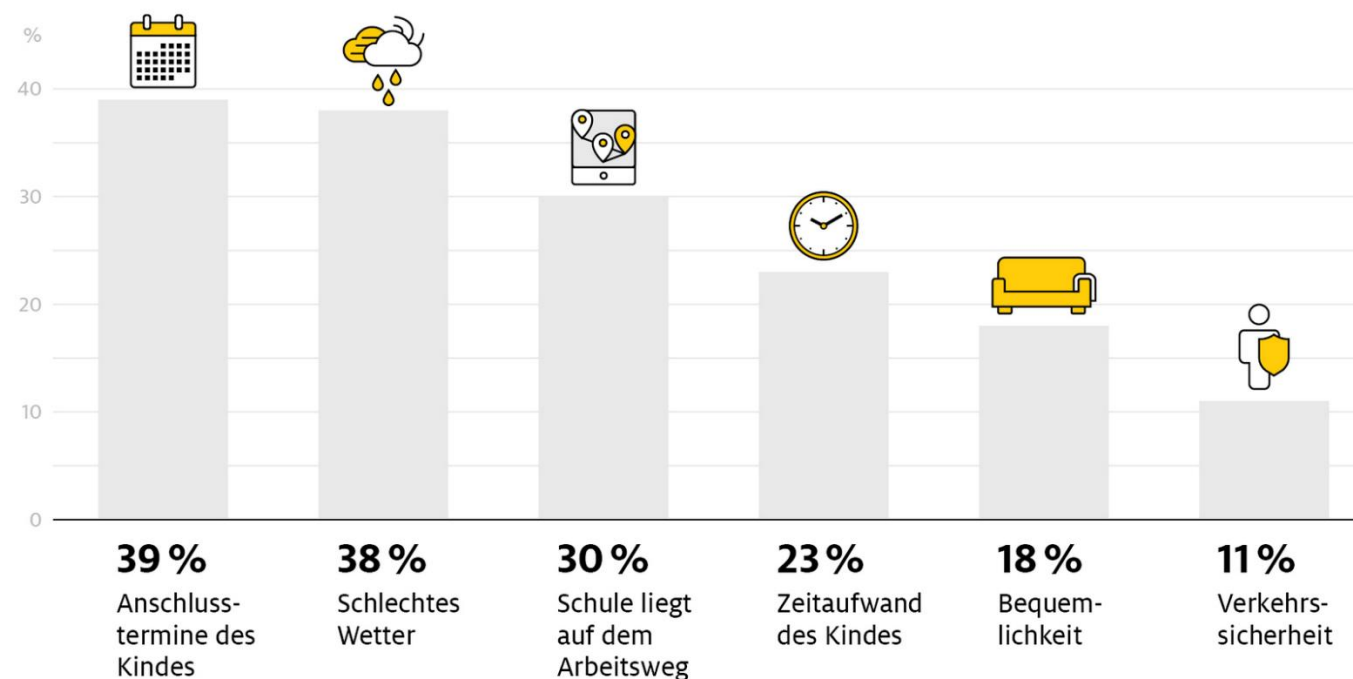


Quelle: ADAC Stiftung – Ergebnisse einer bundesweiten Elternbefragung der ADAC Stiftung im Juli 2024 (gesamt n = 1009). Weiterführende Informationen unter: <https://stiftung.adac.de/pressematerialien>

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://stiftung.adac.de/umfrage-sicherer-schulweg/>

Die Gründe für das Elterntaxi variieren: ”

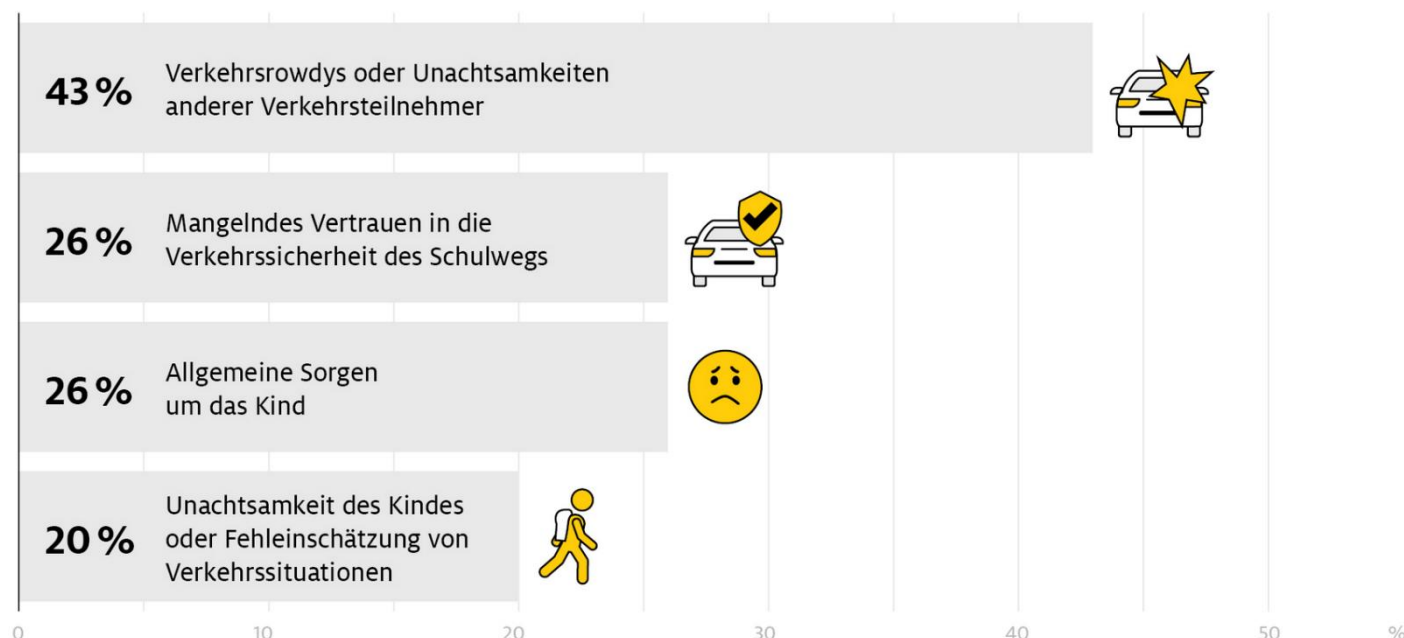


Quelle: ADAC Stiftung – Ergebnisse einer bundesweiten Elternbefragung der ADAC Stiftung im Juli 2024 (gesamt n = 1009). Weiterführende Informationen unter: <https://stiftung.adac.de/pressematerialien>

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

<https://stiftung.adac.de/umfrage-sicherer-schulweg/>

Die größten **Sorgen der Eltern** um die Sicherheit ihres Kindes auf dem Schulweg:



Themenfeld Mobilität



Begriffsdefinition

Verkehrserziehung

- traditionelle auf Sicherheitserziehung zielende Konzept der Verkehrspädagogik

Einblick in das Themenfeld Mobilität

Spitta, Philipp: Mobilitätsbildung. In: Kahlert,/Fölling-Albers/Götz/ Hartinger/ Miller/ Wittkowske (2022): Handbuch Didaktik des Sachunterrichts.

- Mobilität aus dem Lateinischen ‚mobilitas‘
= räumliche Beweglichkeit, das Unterwegssein
- Grundbedürfnis der Menschen
- Grundlage sozialer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Prozesse
- ermöglicht es Menschen, sich zu begegnen, in Austausch zu treten, den Standort zu wechseln, die Welt zu erkunden und Ziele zu erreichen

Themenfeld Mobilität

Mobilitäts- und Verkehrserziehung/ Schulwegsicherung

Erlass des Ministeriums für
Bildung und Wissenschaft vom 9.
September 2013 - III 402 -
3350.52.12
(NBI. MBK. Schl.-H. 2013 S. 310)

Für die Mobilitäts- und Verkehrserziehung, die integrativ im Fachunterricht oder fächerübergreifend in geeigneten Projekten erfolgt, sind vorzusehen:

- In den Jahrgangsstufen 1 und 4 je 20 Unterrichtsstunden jährlich,
- in den Jahrgangsstufen 2 und 3 je 10 Unterrichtsstunden jährlich,
- in den Jahrgangsstufen 5 und 9 je 20 Unterrichtsstunden jährlich,
- in den Jahrgangsstufen 6, 7, 8 und 10 je 10 Unterrichtsstunden jährlich.

Begriffsdefinition - Verkehrserziehung

Die Teddypolizei:
BP Oil GmbH Hamburg 1994



[1] Alte Verkehrserziehung

1994, im Jahr der überarbeiteten KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung, heißt es in alter Tradition in diesem kostenlosen Heftchen des Mineralölkonzerns BP munter gereimt: Regeln lernen und den Ablauf des (Auto-)Verkehrs nicht stören.

So wird gewarnt:

*„Gefährlich haben Klaus und die Tina sich jetzt,
zum Spielen mal eben auf den Bordstein gesetzt.
Und auch Max mit dem Skateboard kommt angebreitert,
wen wundert es da, wenn der Fahrer laut wettet.“*

Und als Lösung wird vom BP-Teddypolizisten vorgeschlagen:

*„Kinder, die fröhlich nach Herzenslust toben,
gehör’n auf den Spielplatz. Ja, das muß ich loben.“*

Fazit der Teddypolizei zur Verkehrserziehung im Frontalunterricht des Jahres 1994 ist:

*„Ihr ward eifrig bei der Sache und niemals zu laut,
habt stets aufmerksam auf Tafeln und Bilder geschaut,
und ihr habt immer alle gut mitgedacht:
Darum wisst ihr jetzt, wie man’s richtig macht“ (BP 1994, S. 4, 5 u. 30).*

Mobilitätsbildung

Spitta, Philipp: Mobilitätsbildung. In: Kahlert,/Fölling-Albers/Götz/ Hartinger/ Miller/ Wittkowske (2022): Handbuch Didaktik des Sachunterrichts.

KMK 1994: Verkehrserziehung muss um umwelt- und gesundheitsbezogene Aspekte erweitert werden --> jetzt Mobilitätserziehung

Zentrale Elemente:

- Auseinandersetzen mit der eigenen und Mobilität anderer
- Kompetenzerwerb, sich selbstständig, sicher, gesundheits- und umweltbewusst mit verschiedenen Verkehrsmitteln fortzubewegen
- Beteiligung an Verbesserungen des Straßenverkehrs
- Regel- und Sicherheitserziehung sowie ein entsprechendes Verhaltenstraining stellen nur einen Teil der weiter gefassten Mobilitätsbildung dar

Begriffsdefinition

Verkehrserziehung

- traditionelle auf Sicherheitserziehung zielende Konzept der Verkehrspädagogik



Mobilitätsbildung

- thematisch weiter gefasst:
- Mobilität von Menschen
- Teilnahme am Verkehr
- Nachdenken über Verkehrsmittel
- Vor- und Nachteile
- Beteiligung an Verbesserung
- 4 Säulen der Mobilität

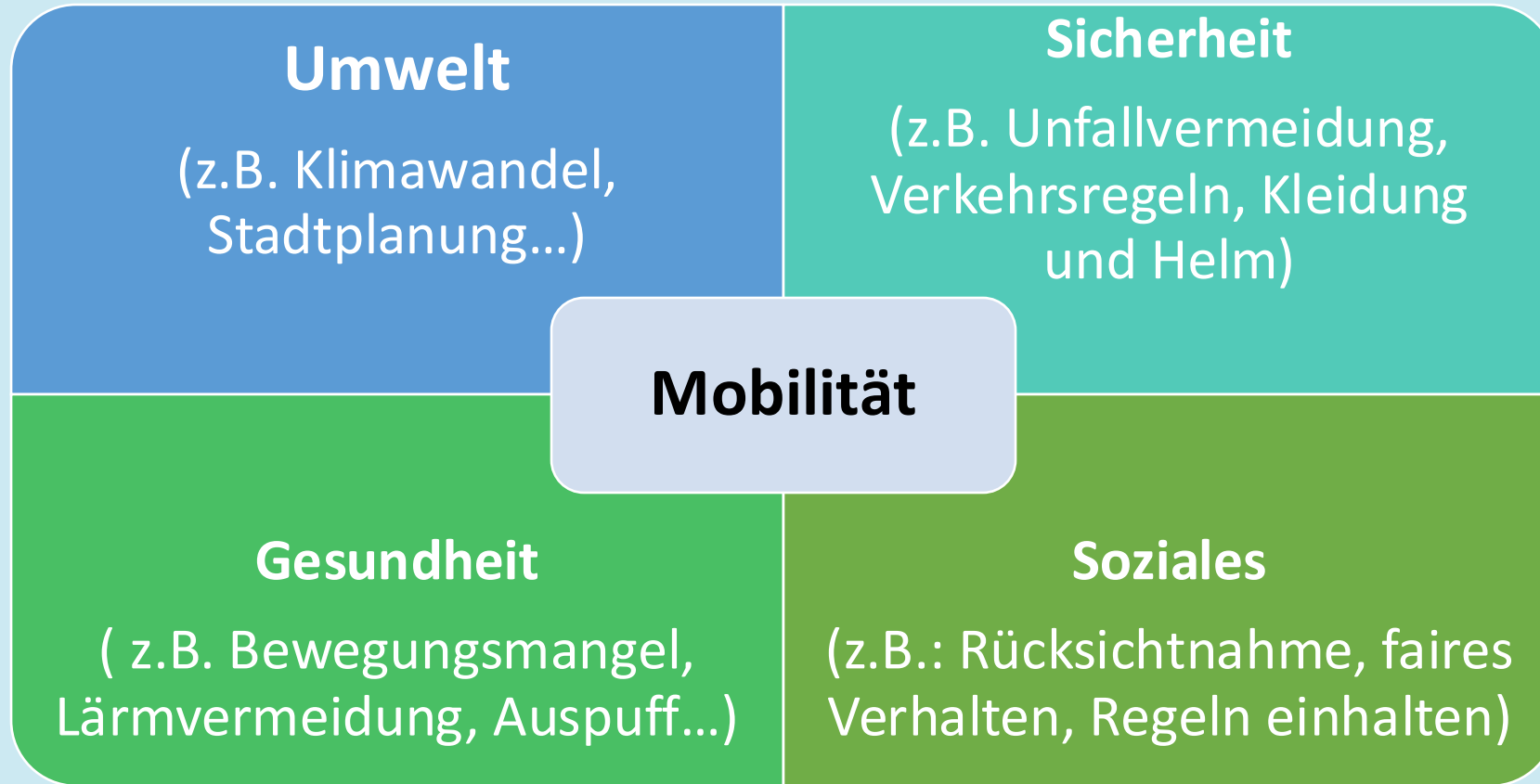


Vom Verkehrsunterricht zur Mobilitätsbildung

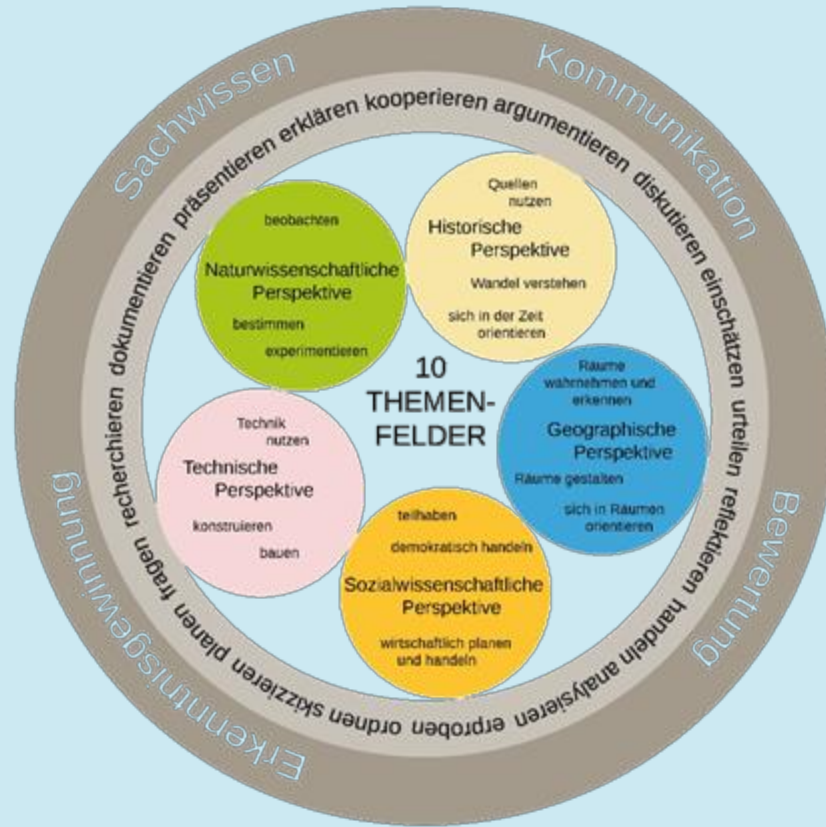
- Kultusministerkonferenz 2012: Erweiterung der Empfehlung um Aspekte der Nachhaltigkeit



Vier Säulen der Mobilitätsbildung



Mobilitätsbildung in den Fachanforderungen



Themenfelder:

1. Arbeit und Wirtschaft
2. Zeit und Entwicklung
3. Gesundheit
4. Soziales und Politisches
5. Technische Erfindungen
- 6. Mobilität**
7. Natürliche Lebensräume sowie Tiere und Pflanzen
8. Phänomene der unbelebten Natur
9. Räume, Globales und Regionales
10. Medien

Mobilitätsbildung in den Fachanforderungen

Eingangsphase	Jahrgangsstufen 3 und 4
Die Schülerinnen und Schüler ...	Die Schülerinnen und Schüler ...
nehmen als Fußgängerin und Fußgänger sicher und regelkonform am Straßenverkehr teil.	nehmen als Fußgängerin und Fußgänger, Radfahlerin und Radfahrer sowie Nutzerin und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln sicher am Straßenverkehr teil.
beherrschen ihr Fahrrad im Schonraum motorisch sicher.	beherrschen ihr Fahrrad im öffentlichen Verkehr ihrer Schulumgebung und darüber hinaus.
denken über die eigene Mobilität, auch unter ökologischen Aspekten nach.	kennen Verkehrswege, Möglichkeiten des Warentransportes und öffentliche Verkehrsmittel der Region, Deutschlands und global.
	kennen Grundlagen der historisch-technischen Entwicklungen der Mobilität.
	kennen Probleme heutiger Mobilität, formulieren eigene kritische Positionen dazu und denken über zukünftige, nachhaltige Mobilität nach.

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

„Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ der KMK

3. Umsetzung in der Schule

Jahrgangsstufen 1 - 4

Der Unterricht geht von der Rolle der Kinder als Verkehrsteilnehmer aus. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 1 und 2 nehmen vor allem als Fußgänger und Mitfahrer im Auto und Bus oder Bahn am Straßenverkehr teil. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 3 und 4 erweitern ihren Aktionsradius und benutzen das Fahrrad, Busse und Bahnen. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet.

Im Mittelpunkt der Jahrgangsstufen 1 – 4 stehen das Schulwegtraining und die Radfahrausbildung. Die Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.

Themen:

- Schulwegtraining: Der sichere Schulweg
- Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung
- Vorteile des Zu-Fuß-Gehens
- Übungen zur Motorik und zur Wahrnehmung
- Radfahrausbildung
- Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Mitfahren im Auto
- Mitfahren in Bus und Bahn
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel

Mobilitätsbildung im Sachunterricht

- Verpflichtendes Themenfeld im Fach Sachunterricht
- Vielperspektivisch und themenübergreifend gestaltbar
- **Ziel:**
altersangemessene, sichere und reflektierte Teilnahme als Fußgänger*in, Radfahrer*in sowie in privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln (FA, S. 23)
- **Zu beachten:**
„Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ der KMK

Mobilitätsbildung im Sachunterricht – Bildung für eine nachhaltige Entwicklung

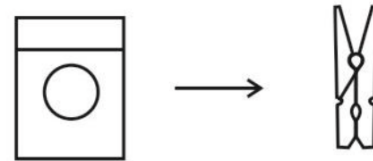
Effizienz

besser



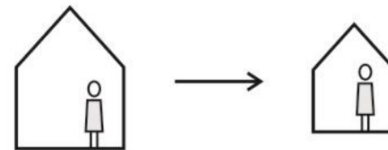
Konsistenz

anders



Suffizienz

weniger



Mobilitätsbildung im Sachunterricht – Bildung für eine nachhaltige Entwicklung

Effizienz

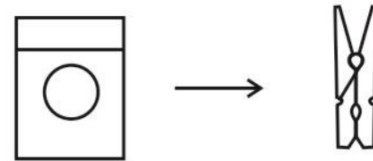
besser



Wenn wir bei Regen mit dem Auto zur Schule fahren, machen wir alle Sitze mit Freunden voll.

Konsistenz

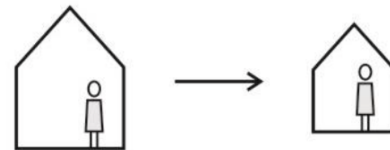
anders



Statt bei Regen mit dem Auto könnten wir Bus fahren.

Suffizienz

weniger



Bei Regen fahren wir mit einem E-Auto oder dem kleinsten, verbrauchsärmsten Wagen.

Impulse für den Unterricht



Landesfachberatung

Spiele

weitere Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe

Materialien

Landesfachberatung

Fachportal.SH

IQ.SH 
Institut für Qualitätsentwicklung
an Schulen Schleswig-Holstein

Fächer

Fachanforderungen

Themen



 > Themen > Mobilität und Verkehrserziehung > Verkehrserziehung Grundschule

Mobilität und Verkehrserziehung

Verkehrserziehung in der Grundschule

In der Grundschule sollen wesentliche Grundlagen für ein sicheres eigenständiges Verhalten im Straßenverkehr gelegt werden. Dabei geht es zunächst um das Kennenlernen des neuen Schulweges, der nach Möglichkeit zu Fuß zurückgelegt werden sollte. **Schulwegsicherheit** (z.B. durch die Bekanntgabe

Kontakt



Helmut Sobottke
Landesfachberatung

✉ helmuth.sobottke@iqsh.de

13. November 2024

IQ.SH 
Institut für Qualitätsentwicklung
an Schulen Schleswig-Holstein

Impulse für den Unterricht



Landesfachberatung

Spiele

Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe

Materialien

Spiele zur Mobilitätsbildung

Spiele zur Förderung der...

- Wahrnehmung
- Reaktionsfähigkeit
- Bewegungssicherheit

KIM Spiele



Spiele zur Mobilitätsbildung

Förderung der Wahrnehmung

- **visuell:** Detektivspiel (Kinder verändern eine Sache an sich)
- **akustisch:** Geräusch mit geschlossenen Augen lokalisieren, eine stille Minute im Klassenraum

Spiele zur Mobilitätsbildung

Förderung der Reaktionsfähigkeit

- Aram sam sam
- Zwerg-Nase-Riese
- Zipp-zapp
- Musikstopp
- Böse 7
- Gemeinsam zählen bis 20
- Speed: Kartenspiel
- Dobble
- Eiermatsch



Energizer: „Signal weitergeben“

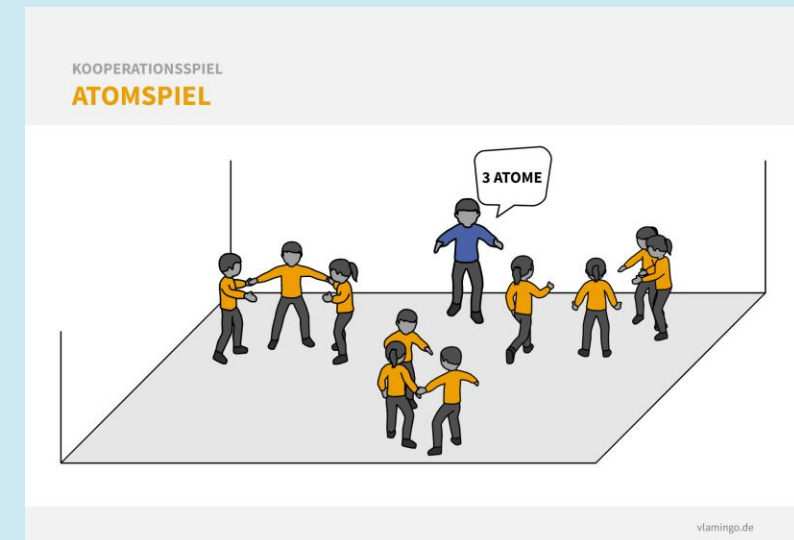


- Variation: in 2 Reihen stehen und die beiden letzten Kinder der jeweiligen Kette greifen nach Gegenstand – Reaktionsfähigkeit

Spiele zur Mobilitätsbildung

Förderung der Bewegungssicherheit

- Psychomotorik in der Turnhalle (Sport)
- Auf der Linie (Seil) gehen und die Plätze tauschen
- Lieder mit Bewegung
- Atomspiel/ Molekülspiel
- Schattenlaufen
- Jonglieren, Balancieren



Spiele zur Mobilitätsbildung

Spielesammlung der Verkehrswacht

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/kindergarten/bewegung/spiele-und-uebungen/>

Bewegung



Bewegungsspiele trainieren das Gleichgewicht und die Körperkoordination der Kinder.

zu den Bewegungsspielen

Wahrnehmung



Wahrnehmungsspiele trainieren die Wahrnehmung, das Sehen und Hören der Kinder.

zu den
Wahrnehmungsspielen

Verständigung



Verständigungsspiele helfen Kindern, andere besser zu verstehen und die eigenen Absichten zu vermitteln.

zu den
Verständigungsspielen

Spiele zur Mobilitätsbildung

Eine Spiele-Kartei zur VERKEHRSERZIEHUNG

INHALT

1. Ampelfarben
2. Achtung „ROT“
3. Wegsuche im Klassenraum
4. Signale
5. Sanitäter
6. Autoschlange
7. Balancieren
8. Gleichgewichtsstaffel
9. Links-Rechts-Fangspiel
10. Kreisverkehr – Ticken
11. Schranke
12. Karussell



Kinder beim Spiel
„Autoschlange“

Spiele zur Mobilitätsbildung

Kleine Übungen auf <https://learningapps.org/>



<https://learningapps.org/25783113>

Spiele zur Mobilitätsbildung

Kleine Übungen auf <https://learningapps.org/>



<https://learningapps.org/56015>

Impulse für den Unterricht



Landesfachberatung

Spiele

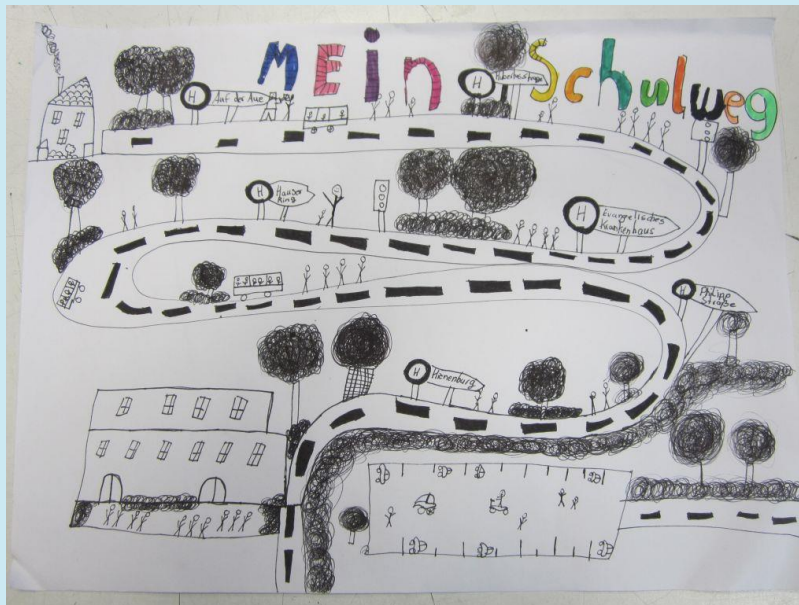
Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe

Materialien

Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

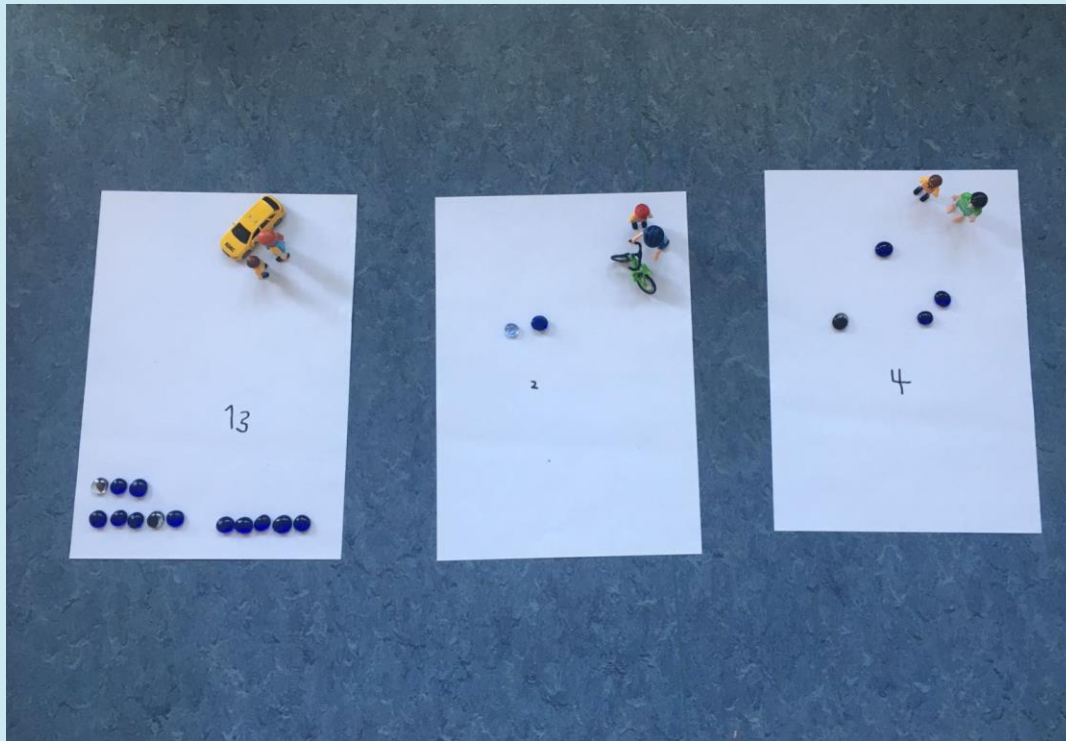
Der Schulweg als Ausgangspunkt

Literatur (verpflichtend): Limbourg, Maria (2009): Lernort Schulweg



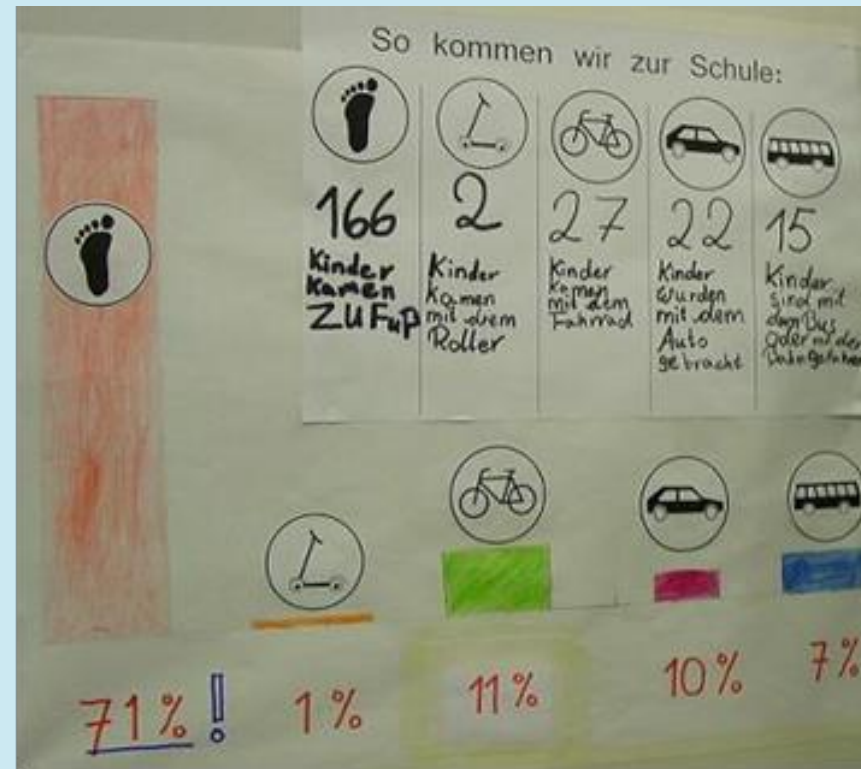
Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Lernort Schulweg



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

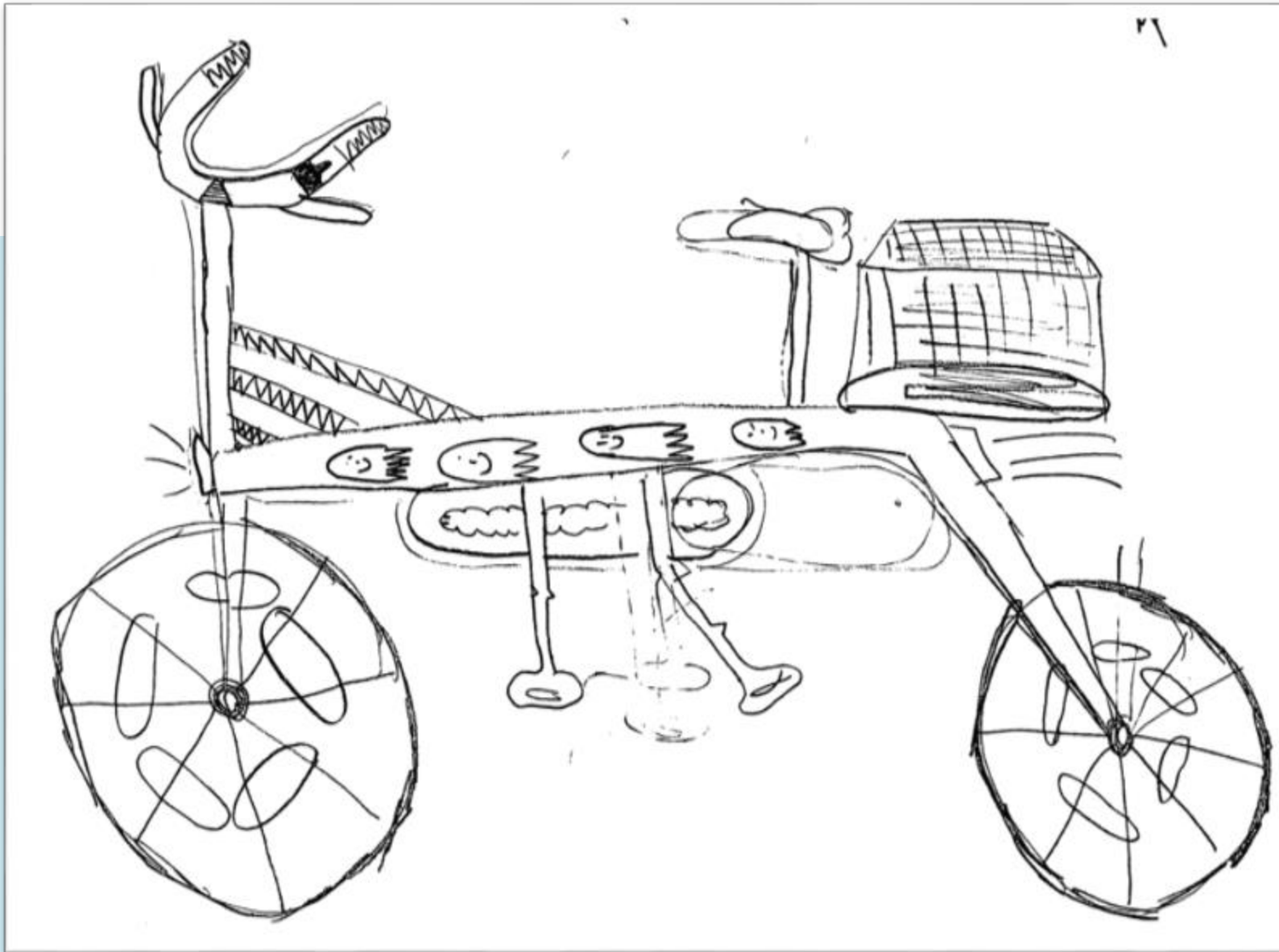
Lernort Schulweg



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Sachzeichnungen

Zeichne ein Fahrrad, das fahren kann.



Künstler Gianluca Gimini: Fahrräder nach Zeichnungen

<https://www.gianlucagimini.it/portfolio-item/velocipedia/>



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Sachzeichnungen

Was fehlt, damit es verkehrssicher ist?

Zeichne ein Fahrrad, das fahren kann.

Erkläre wie es fährt.

Welche Teile machen das Rad sichtbar für andere Verkehrsteilnehmenden?

Welche Teile findest du auch schon an den historischen Rädern? Was hat sich genau geändert?

Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Haustürspaziergang/

Hier wohne ich/

Wir bringen uns nach Hause



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Ampelspaziergang



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Fußgänger*innentraining mit der Polizei



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Schale mit Fundstücken vom Schulweg



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Kinder sehen anders



<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/kindergarten/kinder-im-strassenverkehr/kinder-sehen-anders>

Über Situationen sprechen – Perspektivwechsel anregen



Über Situationen sprechen – Perspektivwechsel anregen



Über Situationen sprechen – Perspektivwechsel anregen

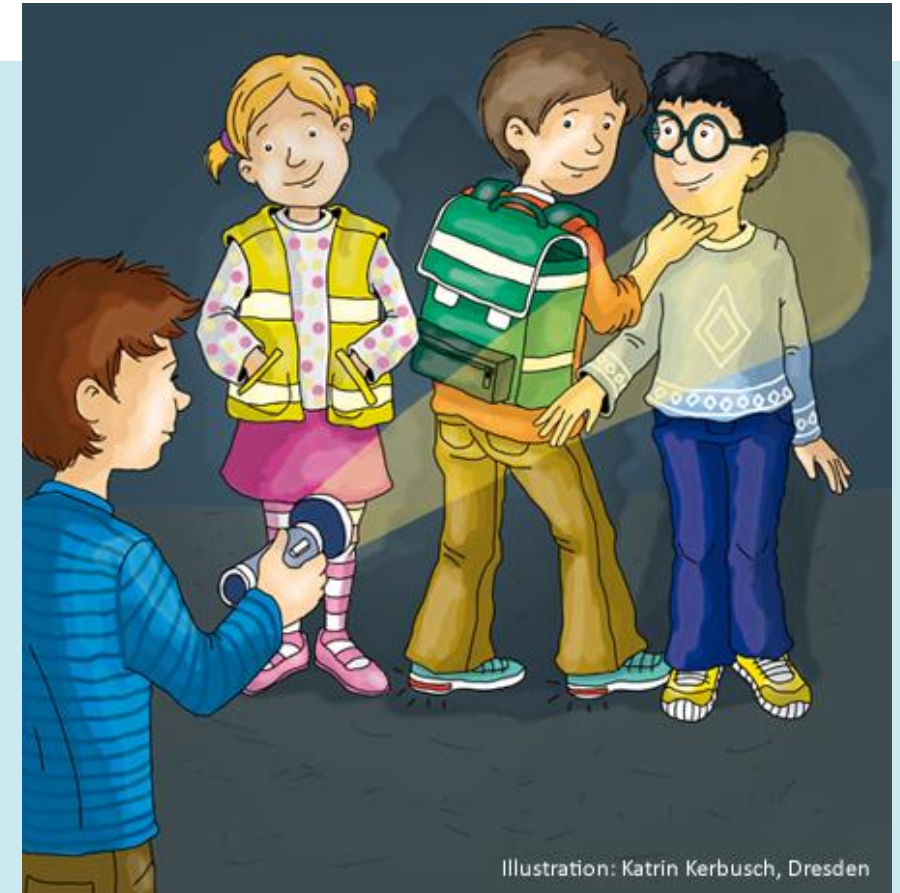
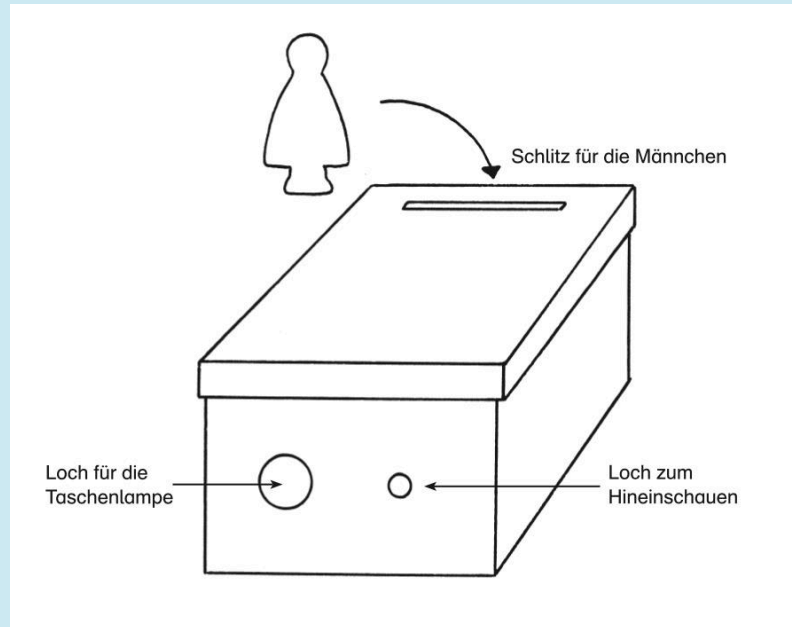


Verkehrssituation rund um die Schule besprechen



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Blackbox



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Frühradfahren

<https://www.lvw-sh.de/projekte/projekte-gesamt/projekt-fruhradfahren/>

Broschüre mit Übungsmöglichkeiten:

https://www.uk-nord.de/fileadmin/user_upload/pdf/publikationen/ABC_des_Fruehradfahrens_SI_8966_UKN.pdf



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Zu Fuß zur Schule

<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Stadtradeln



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe zur Mobilitätsbildung

Grüne Meile fürs das Weltklima sammeln

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



Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe

Wir drehen einen Werbefilm für Helme/ helle Kleidung für unsere Erstklässler*innen.

Überlegt euch in der Gruppe einen Werbespot für Fahrradhelme und spielt ihn am Ende der Stunde vor.



1. Seht euch den Versuch an. Was kann man mit dem Versuch zeigen?
2. Überlegt euch weitere Gründe, warum man einen Fahrradhelm tragen soll.
(Was macht der Helm? Wann ist der Helm wichtig?)
3. Sammelt Ideen, wie man diese Gründe gut spielen kann. Überlegt, ob ihr den Versuch zeigen wollt und entscheidet euch für eine gemeinsame Idee.
4. Übt euren Werbespot.

Mini-Fahrradhelme



9,65€ bei der Verkehrswacht

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/verkehrswachten/fahraeder-helme/mini-helm-eier-test/>

oder

1 kostenloses Exemplar:

<https://airpop.de/infomaterial/infomaterial-bestellen>

Impulse für den Unterricht



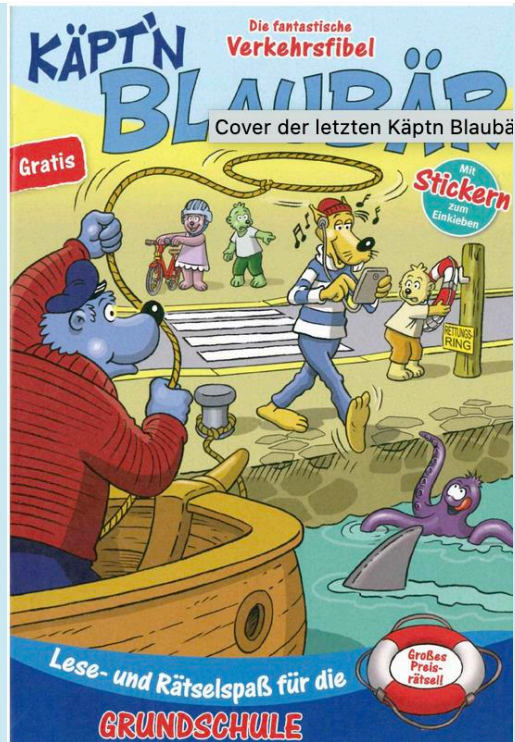
Landesfachberatung

Spiele

Ideen/ Aktionen/ Gesprächsanlässe

Materialien

Materialien für die Mobilitätsbildung



<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/kaepnt-blaubaer-verkehrsfibel-grundschule.html>



<https://shop.gib-acht-im-verkehr.de/produkt/zebra-werkheft-karton/>

Materialien für die Mobilitätsbildung



Suchen Sie im Materiallager ihrer Schule, online bei den Verkehrswachten, ADFC etc...

ACHTUNG: Eignung der Materialien muss jedes Mal geprüft werden

<https://www.kl-verlag.de/arbeitsbuecher/erste-hilfe/>

Materialien für die Mobilitätsbildung

Übung für den Fahrradführerschein

Heft mit digitaler

Übungsmöglichkeit, A4 (4,50€, ab 10 Stück 4,20€)

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/radfahrausbildung/neuauflage-die-radfahrausbildung-das-arbeitsheft-fuer-die-3-und-4-klasse-din-a4/>



Materialien für die Mobilitätsbildung

Radfahrausbildung in der Schule – Elterninfos in 10 Fremdsprachen

STARTSEITE » GRUNDSCHULE » DIE RADFAHRAUSBILDUNG (KL. 3/4) » RADFAHRAUSBILDUNG IN DER SCHULE – ELTERNINFOS IN 10 FREMDSPRACHEN

In 10 Fremdsprachen informieren wir über die schulische Radfahrausbildung. Das Angebot richtet sich an Schulen und direkt an Eltern, die der deutschen Sprache nicht oder nur bedingt mächtig sind.

Wir möchten die Eltern auf diesem Weg in die Radfahrausbildung einbeziehen und ihnen einen Überblick über die Kompetenzen geben, die ihr Kind zum Radfahren braucht. Daneben gibt es grundlegende Informationen über das verkehrssichere Fahrrad, den Fahrradhelm, eine Übersicht über die wichtigsten Verkehrszeichen für Radfahrer und Tipps zum gemeinsamen Üben mit dem Kind.

Велосипедний шолом

Ніколи не дозволяйте дитині їздити на велосипеді без шолома! Велошолом — це найкращий захист голови. Він має триматися на голові міцно, не соваючись. Розмір регулюється під об'єм голови за допомогою ремінця. Усі ремінці мають прилягати щільно, але не тиснути.

Будьте прикладом для наслідування — теж надягайте велошолом!



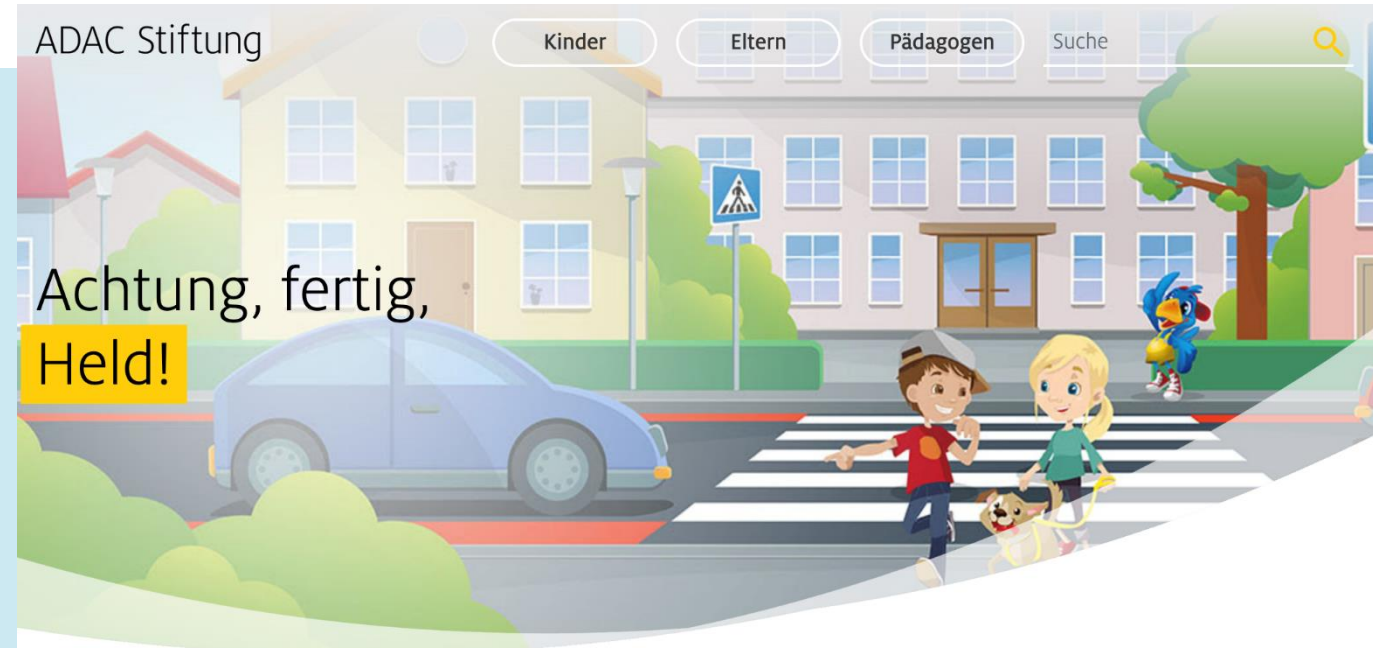
“So sitzt der Helm richtig” – Beispiel aus der Elterninformation auf Ukrainisch.

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/radfahrausbildung-in-der-schule-elterninformationen-in-10-fremdsprachen/>

Materialien für die Mobilitätsbildung

ADAC-Stiftung ‚Verkehrshelden‘

<https://verkehrshelden.com/>



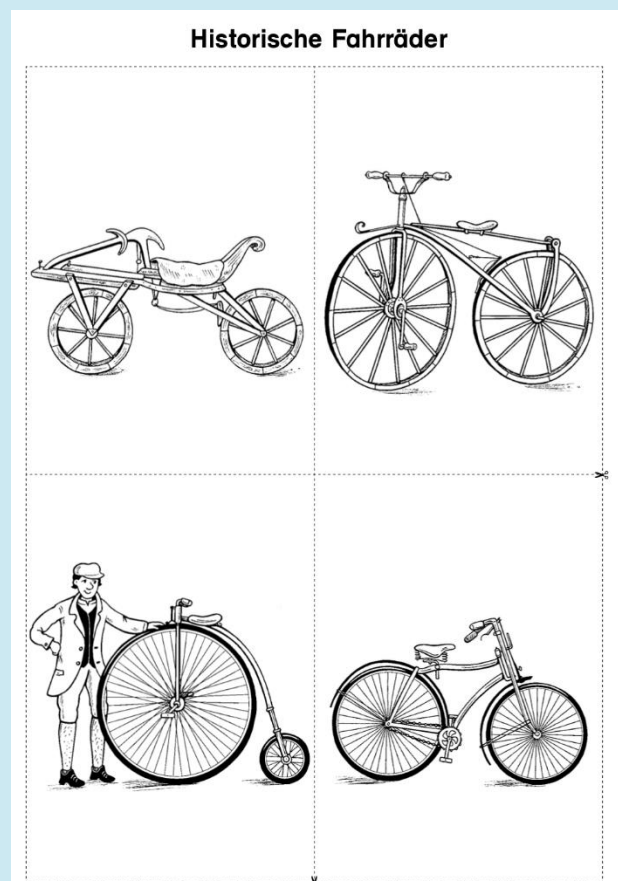
Highlights

Spiele "Verkehrshelden Unterwegs"!

Unser Online-Game zum Thema Schulweg: Kinder helfen Felix und Frieda, sicher zur Schule zu gelangen und sammeln dabei möglichst viele Punkte. Gleich ausprobieren!



Materialien für die Mobilitätsbildung



Materialien für die Mobilitätsbildung

<https://blicki-blickts.de/inhalte/material/>



Eine Verkehrsinitiative des Blicki e.V.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Den Anhalteweg kennenlernen



Mit dieser Übung wird den Kindern verdeutlicht, dass ein Fahrzeug nicht sofort zum Stehen kommt, wenn der Fahrer die Gefahr erkennt und bremst.

Material herunterladen 

.pdf | 368 kB

Materialien für die Mobilitätsl

<https://blicki-blickts.de/inhalte/material/>

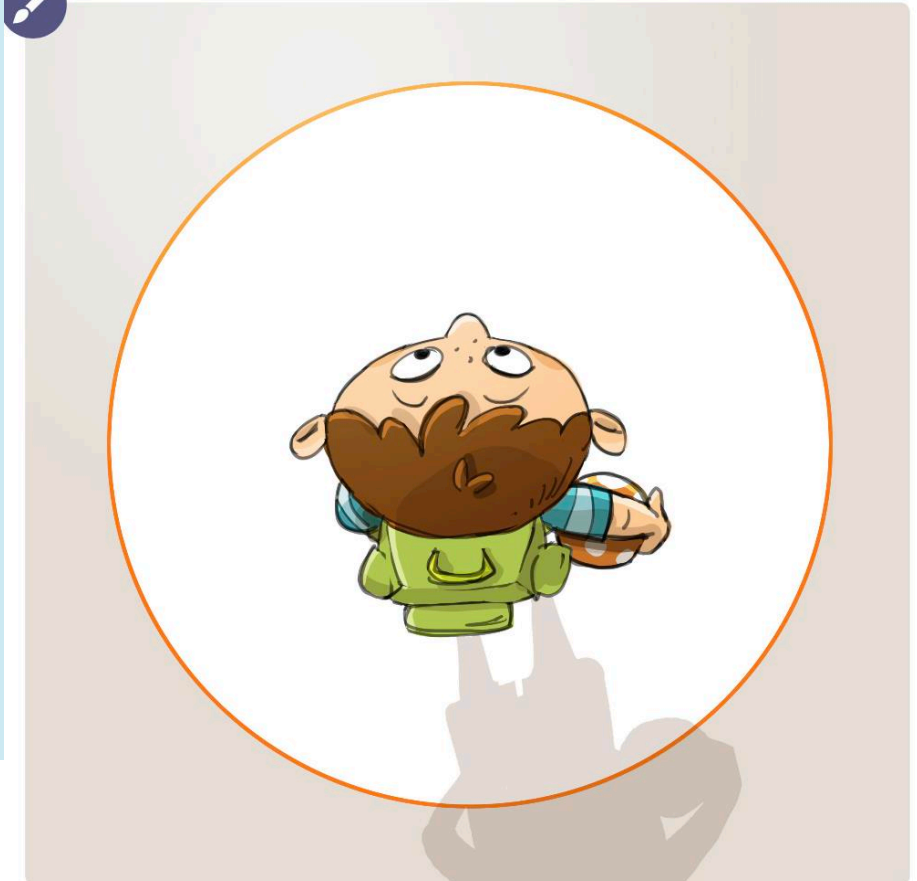
1 Das Sichtfeld von Kindern

Arbeitsblatt *ab Klasse 3/4*

(nach Übung zu nutzen)

Zeichne das Sichtfeld ein!

Male dazu den Bereich, in dem du gut sehen kannst ohne die Augen zu bewegen, grün an.
Male den Bereich grau an, in dem du nicht genau sehen, aber noch etwas erkennen kannst.
Male den Bereich schwarz an, in dem du nichts sehen kannst.



Die Verkehrsinitiative

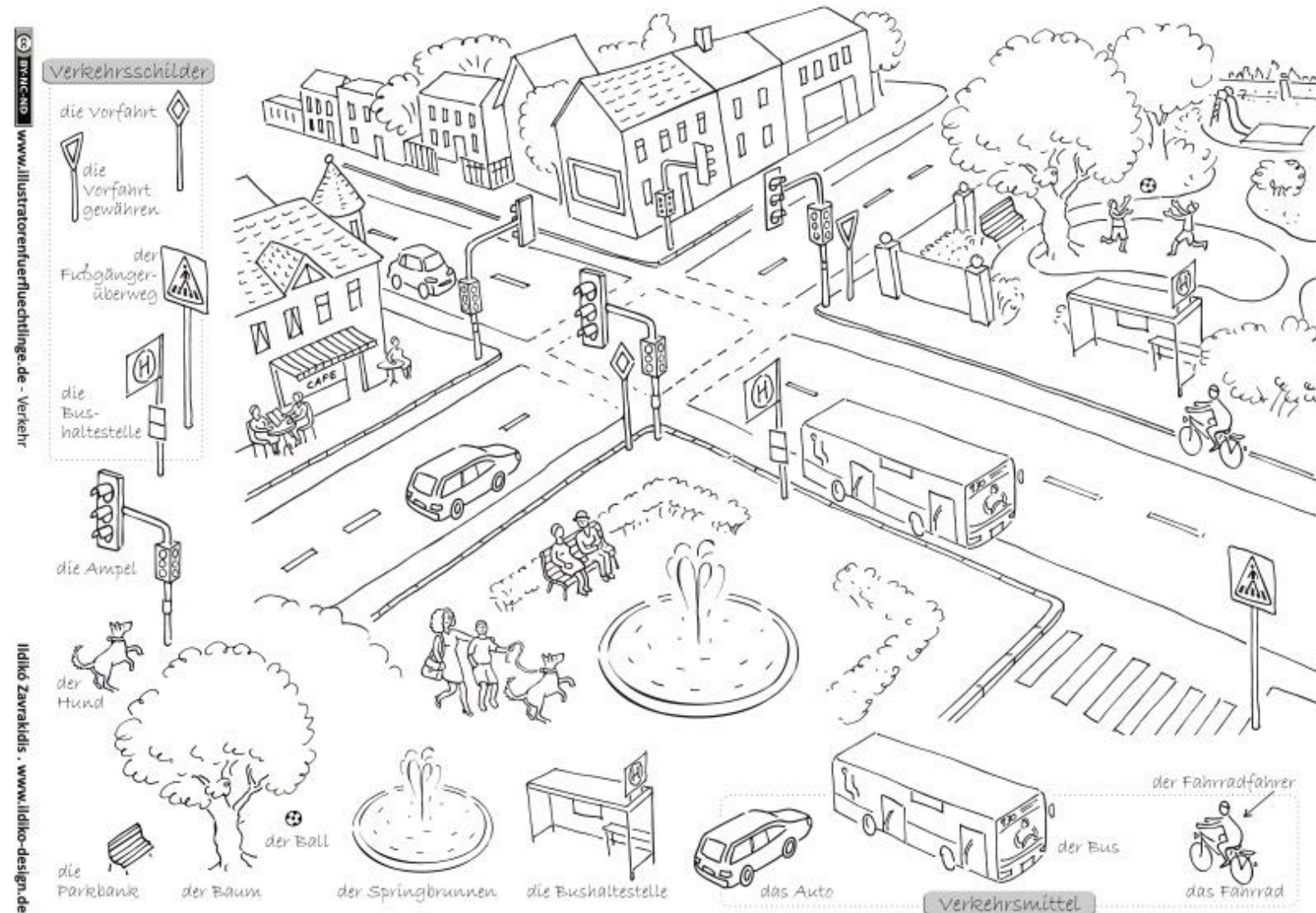
Materialien für die Mobilitätsbildung

Animiertes Wimmelbild

<https://www.dvr.de/kind-und-verkehr-infobild/>



Materialien für die Mobilitätsbildung



<https://www.illustratorenverflechtlinge.de/verkehr-kreuzung/>



Any book reader

- 89,90€
- besprechbarer Vorlesestift
- Einsatzmöglichkeiten:
 - Notruf absetzen
 - Verkehrssituation schildern: nachbauen + auflösen
 - Schulweg auf einer Karte finden, Weg ggf. optimieren

Zusatzmaterial
