



Handreichung zum Materialpaket  
**mobiLogbuch**



MoBild



Das Materialpaket *mobiLogbuch* wurde im Forschungsprojekt „Mobilitätsbildung – Entwicklung und Umsetzung von Lehr- und Lernansätzen zur Förderung des Umweltverbundes bei Kindern und Jugendlichen und der Qualifikation von (zukünftigen) Lehrkräften und Erzieher:innen“ (Laufzeit November 2020 bis Mai 2024) von der Technischen Universität Berlin und der Humboldt-Universität zu Berlin entwickelt.

**Text und Redaktion:**

*Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung:*

Verena Röll, Diana Stage, Lotte Miehle, Christine Ahrend

Unter Mitarbeit von: Oliver Schwedes, Przemyslaw Borucki

*Humboldt-Universität zu Berlin, Didaktik des Sachunterrichts:*

Julia Becker, Jurik Stiller, Detlef Pech

Unter Mitarbeit von: Linda Schmidt

**Satz, Layout und Illustration:**

Verena Röll

**Zitiervorschlag:**

Röll, Verena; Miehle, Lotte; Stiller, Jurik; Stage, Diana; Becker, Julia; Pech, Detlef & Ahrend, Christine (2024): Materialpaket *mobiLogbuch*. Berlin: Technische Universität Berlin & Humboldt-Universität zu Berlin.

Die Ausarbeitungen des Bausteins „Unterwegs auf Rollen“ wurde in Zusammenarbeit mit der ADAC Stiftung und der für das Verkehrssicherheitsprogramm Roller Fit beauftragten Agentur OLIMA SPORT erstellt.

In Zusammenarbeit waren an der Entwicklung des *mobiLogbuchs* außerdem beteiligt:

Grundschule unter den Bäumen

GFAJ e.V. Kita Blankenburger Wichtel

Kindergarten Spatzenburg - Kindergärten NordOst

Campus Rütli CR<sup>2</sup>

Ev. Kita Wilhelmsaue

Alegro-Grundschule

Marian Rahn, Mobilitätstrainer

Stand: Mai 2024

Kontakt: [jurik.stiller@hu-berlin.de](mailto:jurik.stiller@hu-berlin.de)



Der Druck erfolgte mit freundlicher Unterstützung des Printservice der Humboldt-Universität zu Berlin.

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben  
**NICHT-INVESTIV**  
Radverkehrsförderung des Bundes

# Inhaltsverzeichnis

Fahrplan zum mobiLogbuch	4
Vorwort	5

## 1. Fachwissenschaftliche Einordnung

Stadt- und Verkehrsplanung - eine historische Perspektive	8
Auswirkungen von Verkehr	10
Aktuelle Leitbilder und Ziele	12
Rechte von Kindern in der Verkehrsplanung	14

## 2. Fachdidaktische Einordnung

Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung	18
Ziele der Mobilitätsbildung	20
Berliner Modell zur Mobilitätsbildung	22
Bildungsanspruch im Kontext von geographischer Bildung	23

## 3. Leitfaden für das Materialpaket mobiLogbuch

Allgemeine didaktische Hinweise	26
Anknüpfungspunkte an das Bildungsprogramm und den Rahmenlehrplan	28
Einbindung der Erziehungsberechtigten in die Mobilitätsbildung	30
Die 16 Bausteine im Überblick	32
Meine Gedanken	34
Zu Fuß unterwegs	35
Unterwegs mit Bus und Bahn	38
Unterwegs auf Rollen	40
Unterwegs mit dem Rad	43
Selbstständig unterwegs mit Bus und Bahn	46
Blickwinkel auf Verkehr	48
Meine Wege	52
Mein Viertel, meine Nachbarschaft	54
Meine Wege, deine Wege	56
Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft	58
Klima, Umwelt und Verkehr	60
Zukunftsvisionen	62
Technik	64
Freiraum	66
Erste Hilfe und Notfälle	67

## 4. Anwendungsfertige Konzepte

Sporteinheit „Zeigt her eure Füße“	70
Spaziergang zum Thema Gehwege und Versiegelung	72
Mobilitätstag Kita & Schule	73
Kinderstadtteilplan & AG Mobilität	74
Projekttag Schulzone	76
Ein Einstieg in das Radfahrtraining	78
Radverkehrs-Check: Fahrradfreundlichkeit aus Kinderperspektive	83

Aktionen, Angebote und Lernorte für Ausflüge und Exkursionen	86
Quellen & Literatur zum Weiterlesen	87

für Erzieher:innen  
und Lehrkräfte



## Handreichung

- Fakten und Hintergründe zum Thema Mobilitätsbildung, Verkehrsplanung, Kinder und Verkehr
- Hinweise und Anregungen zur Nutzung des mobiLogbuchs
- Verweise auf Materialien und Programme zum Thema Mobilitätsbildung
- anwendungsfertige Konzepte



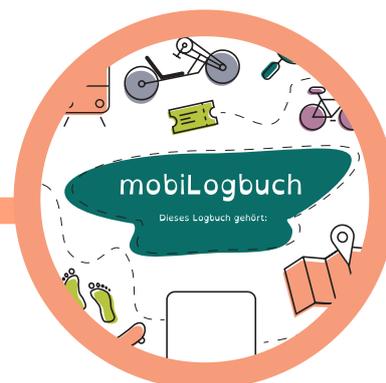
## Homepage

- [hu.berlin/mobild](http://hu.berlin/mobild): das Materialpaket mobiLogbuch zum Download; Ergänzende Lehr- und Lernmaterialien zu dieser Handreichung (siehe QR-Code)
- [www.mobild.hypotheses.org](http://www.mobild.hypotheses.org): Wissenswertes rund um das Thema Mobilitätsbildung auf dem Projektblog



## Impulskarten

- Denkipulse für Kinder
- Anregungen für Erzieher:innen und Lehrkräfte



## mobiLogbuch

- Dokumentationsheft für Kinder in der Kita und der Grundschule

für Kinder

### **Liebe Erzieher:innen, Lehrkräfte und Fachkräfte in pädagogischen Einrichtungen,**

Verkehrserziehung, Mobilitätserziehung oder doch Mobilitätsbildung? Mobilitätskonzept, Radfahrausbildung und Schulwegsicherheit – Es existieren viele Schlagwörtern im Themenfeld Mobilität von Kindern. Nicht alle Lehrkräfte und Erzieher:innen können sich etwas Konkretes darunter vorstellen, da es nicht Bestandteil der Ausbildung ist. Das Thema Mobilität ist höchst relevant für den Alltag von Kindern und die Radfahrausbildung ist zum Teil verpflichtend in den Bundesländern. Das Materialpaket mobiLogbuch soll Erzieher:innen und Lehrkräfte dabei unterstützen, ein besseres Verständnis für das Thema Mobilität in Kindergärten und Grundschulen zu entwickeln. Es bietet konkrete Ideen, wie dieses Thema im Unterricht, im Ganztagsbetrieb und im Kitaalltag umgesetzt werden kann.

Das Materialpaket mobiLogbuch ist das Ergebnis eines Forschungs- und Umsetzungsprojektes. Zusammen mit Erzieher:innen, Lehrkräften und Expert:innen wurde das Materialpaket entwickelt und evaluiert. Die Zusammenarbeit mit der Praxis war für uns von besonderer Bedeutung, da bisher nur wenig Forschung darüber vorliegt, welche Materialien Praktiker:innen im Bereich der Mobilitätsbildung benötigen. Daher haben wir eng mit Lehrkräften und Erzieher:innen zusammengearbeitet, um sicherzustellen, dass die Materialien den Bedürfnissen und Ansprüchen sowohl der Kinder als auch der Praktiker:innen gerecht werden. Das Materialpaket ist das Ergebnis dieser gemeinsamen Arbeit von Wissenschaft und Praxis. Das von der Technischen Universität Berlin und der Humboldt-Universität zu Berlin durchgeführte Projekt war in Berlin ansässig, weshalb der Fokus auf Berlin und urbanen Regionen lag. Dennoch wurde darauf geachtet, Begriffe zu verwenden und Umsetzungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die nicht regional gebunden, sondern deutschlandweit möglich sind.

Konzeptuell wird Mobilitätsbildung im Gegensatz zur Verkehrserziehung als eine Auseinandersetzung mit dem Nahraum, den Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt und die Möglichkeiten, mobil zu sein, verstanden. Deshalb gibt Kapitel 1 eine knappe Einführung in Grundbegriffe und Leitbilder der Stadt- und Verkehrsplanung, über die in der Kita oder in der im Schule gesprochen werden kann. Daran knüpft in Kapitel 2 eine fachdidaktische Einordnung an mit einem Überblick über Begriffe, den Zielen von Mo-

bilitätsbildung und dem Berliner Modell zur Mobilitätsbildung. In Kapitel 3 folgt der „Leitfaden für das Materialpaket mobiLogbuch“ mit Erläuterungen zu didaktischen Hinweisen, Anknüpfungspunkten an das Berliner Bildungsprogramm und den Rahmenlehrplan für Berlin und Brandenburg sowie die konkrete Umsetzung der 16 Bausteine des mobiLogbuches.

Die Handreichung schließt mit Kapitel 4 ab, das anwendungsfertige, in der Praxis erprobte Konzepte vorstellt. Darüber hinaus gibt es Informationen zu Angeboten und weiterführender Literatur. Zu den Bestandteilen des Materialpakets gehören:

#### **mobiLogbuch**

Das mobiLogbuch ist als Material für Kita- und Grundschulkindern bestimmt und soll ihnen ermöglichen, ihre mobilitätsbezogenen Fähigkeiten und Erlebnisse zu dokumentieren – gern im Sinne eines Spiralcurriculums von der Kita bis zum Ende der Grundschule.

#### **Handreichung zum Materialpaket mobiLogbuch**

Die vorliegende Handreichung enthält Hintergründe und Anregungen für den Einsatz des mobiLogbuches.

#### **Impulskarten zum Materialpaket mobiLogbuch**

Die Impulskarten sind flexibel einsetzbar. Sie dienen als Gesprächsanregungen im Stuhlkreis, als Forscher:innenaufgabe zur Untersuchung bestimmter Themen und können auch von den Kindern eigenständig genutzt werden, um über bestimmte Themen zu sprechen und zu reflektieren.

#### **Weitere Angebote**

Außerdem haben wir viele der bereits in großem Umfang existierenden Materialien rund um Mobilitätsbildung gesichtet sowie Aktionen, Angebote, Lernorte und Literatur zusammengestellt. Unser Projektblog <https://mobild.hypothes.es.org/> steht Ihnen auch nach Ablauf des Projektes zur Verfügung.

Unter [hu.berlin/mobild](https://hu.berlin/mobild) finden Sie das Materialpaket mobiLogbuch zum Download.

Das gesamte MoBild-Team wünscht Ihnen viel Freude und Erfolg bei der Umsetzung!

Berlin, im Mai 2024



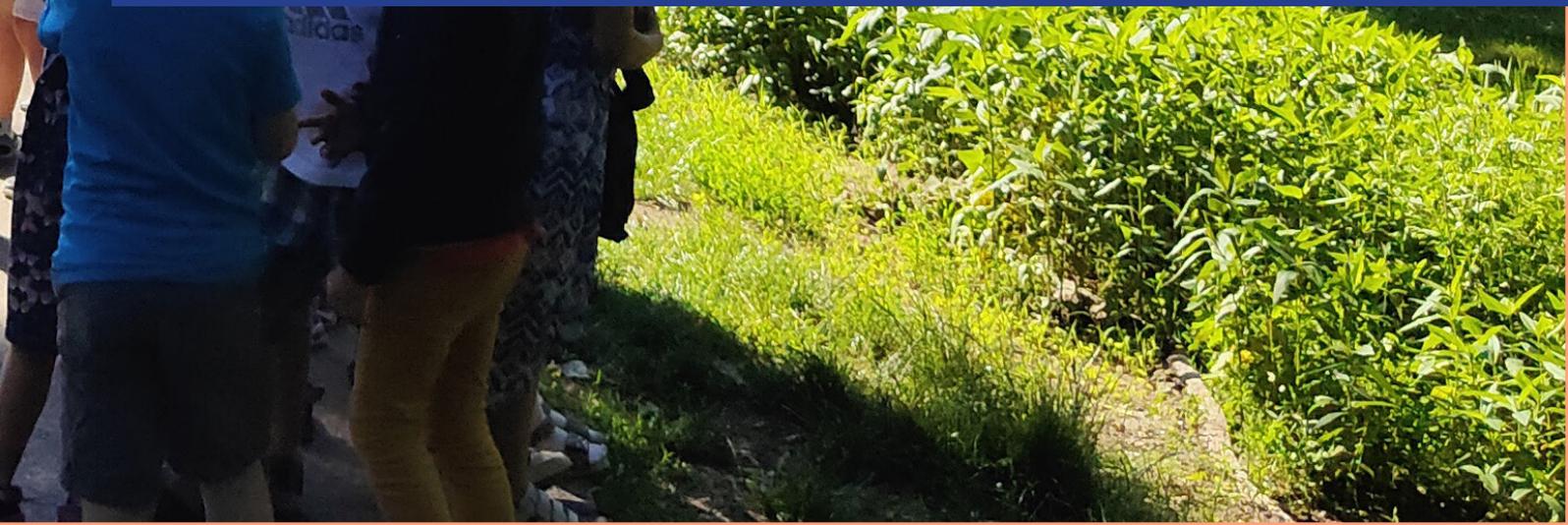
353 Fahrt endet hier

4806

B-V 4806



# 1. Fachwissenschaftliche Einordnung



## Stadt- und Verkehrsplanung - eine historische Perspektive

Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, prägt die Lebens- und Aufenthaltsqualität von Gemeinden und Städten erheblich. Zugleich ist deren heutige Gestaltung ein Produkt der Entscheidungen, die in der Vergangenheit getroffen wurden.

Bis zur Industrialisierung im 19. Jahrhundert wuchsen Städte nur langsam. Nachdem in den 1860er Jahren zunächst Berlin und Hamburg sowie im Folgenden zahlreiche weitere Städte Pferdestraßenbahnen und später elektrische Straßenbahnen sowie Stadtschnellbahnen einführten, erreichte das Wachstum der Städte neue Maßstäbe. 1902 fuhr in Berlin die erste U-Bahn Deutschlands. Sie war als Beförderungsmöglichkeit für die ganze Bevölkerung gedacht und umfasste eine erste, zweite und dritte Klasse. Der Schienen- und Busverkehr ermöglichte ein schnelles Zurücklegen von weiten Strecken, wodurch die räumliche Aufteilung in Wohn- und Industriegebiete gefördert wurde. Die Wohnquartiere der Arbeiter:innen waren damals von katastrophalen hygienischen und sozialen Zuständen geprägt. Enge und dunkle Hinterhöfe dienten Kindern zum Spielen und beherbergten oftmals auch handwerkliche Betriebe. Diese Zustände führten unter anderem zur Ausbreitung von Tuberkulose, so dass 1880 jeder zweite Todesfall darauf zurückzuführen war.

Ab den 1910er Jahren gab es zahlreiche Bestrebungen, die Lebensumstände in den Städten zu verbessern. Bauprojekte wie die Gartenstadt Hellerau in Dresden oder Margarethenhöhe in Essen gelten noch heute als Vorbild für sozial gerechten Wohnungsbau. In den 1920er Jahren wurde trotz voranschreitender Inflation auch das Streckennetz des öffentlichen Nahverkehrs weiter ausgebaut. Die Eröffnung des Bahnhofes Gleisdreieck in Berlin war eine bauliche Sensation, die Gegenstand von zahlreichen literarischen Werken wurde.

Nachdem das private Automobil zunächst ein Sport- und Freizeitgerät für wohlhabende Menschen war, wurde 1921 mit der Berliner AVUS (Automobil-Verkehr- und Übungsstraße) die erste nur für Autos bestimmte Straße eröffnet. Mit Blick auf die **voranschreitende Motorisierung** in den USA sollte auch in Deutschland der Autoverkehr sicher, schnell und ungestört fließen können. Der Platz, der dafür benötigt wurde, war spätestens nach den großflächigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg vorhanden.

Einen großen Einfluss auf die Stadt- und Verkehrsplanung der Nachkriegszeit hatte die Charta von Athen (1943). Mit dem Ziel, die Modernisierung der Städte voranzutreiben, wurde in der Charta die **Aufteilung**

**der Städte in die Funktionsbereiche** Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen gefordert. Dies hatte zur Folge, dass weite Wege zurückgelegt werden mussten. Einerseits wurde dies erst durch das Auto ermöglicht, da dadurch weitere Strecken in kürzerer Zeit zurückgelegt werden konnten. Andererseits beschleunigte dies auch den Prozess der Motorisierung, da die Menschen vermehrt darauf angewiesen waren, ihre täglichen Wege mit dem Auto zurückzulegen.

In Städten wie Hannover, Köln oder Berlin wurde die Gelegenheit ergriffen und es erfolgte ein **Wiederaufbau, der sich am Maßstab des Autos orientierte**. Ungestörter Verkehrsfluss war das Ziel und verursachte eine Umverteilung des Straßenraums zu Lasten des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs. Der Erfolg des Automobils wurde zudem durch steuerliche Anreize und eine Ideologisierung des Autoverkehrs durch Interessengruppen unterstützt.



Abb. 1. Die achtspurige Bundesallee durchschneidet den Volkspark Wilmersdorf in Berlin (© MoBild)

„Freie Fahrt für freie Bürger“ war das Motto, individuelle Mobilität, Geschwindigkeit – auch durch das Aufheben von Tempolimits – und ein modernes Lebensgefühl war das Versprechen.

Bereits in den 1960ern gab es Proteste gegen den Abriss von bestehenden Quartieren für Infrastrukturvorhaben. Zudem traten die **negativen Folgen des Verkehrswachstums** immer stärker hervor (siehe Seite 10). Inzwischen ist bekannt, dass der Ausbau von Straßen verkehrliche Probleme nicht löst. Im Gegenteil: Die Verbreiterung und der Neubau von Fahrbahnen sorgen nur für noch mehr Autoverkehr.

Das **Erbe der autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung** ist für alle täglich spürbar – insbesondere für Kinder. Straßenräume sind oftmals komplett an ihren Bedürfnissen vorbeigeplant, sodass sie in ihrer selbstständigen Mobilität eingeschränkt sind. Die

Ausgestaltung des Verkehrs ist für die nachhaltige Stadtentwicklung von großer Bedeutung. Die notwendige Verkehrswende (siehe S. 10) beinhaltet daher nicht nur eine Neuordnung des Verkehrs. Vielmehr geht es um die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für die Menschen und eine gesteigerte Lebensqualität für alle. Die integrierte Verkehrsplanung zielt auf ein nachhaltiges, auf das menschliche Maß ausgerichtetes Verkehrssystem ab, das umwelt-, gesundheits- und sozialverträgliche Verkehrsmittel in den Fokus rückt.

*Die folgende Tabelle enthält Impulsfragen am Beispiel des Berliner Bildungsprogramms für Kitas und Kindertagespflege (SenBJF 2014) sowie des Rahmenlehrplans für Berlin und Brandenburg (SenBJF & MBS 2017). Für andere Bundesländer gelten die entsprechenden regionalen Bildungsprogramme und Rahmenlehrpläne sowie bundesweit geltende Orientierungsrahmen wie die Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung (KMK 2012), der gemeinsame Rahmen für die frühe Bildung in Kitas (KMK 2022) oder der Perspektivrahmen Sachunterricht (GDSU 2013).*

Impulsfrage: Wie haben sich Kinder früher in Berlin bewegt?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Soziales und kulturelles Leben: Verallgemeinerungen, Begriffe bilden: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, geographische Grundbegriffe	<b>Rahmenlehrplan:</b> Sachunterricht 3.2 Kind. Wie lebten Kinder früher?
Impulsfrage: Welche Probleme gab es früher in Städten und welche Lösungen haben sich Menschen dafür überlegt?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Soziales und kulturelles Leben: Verallgemeinerungen, Begriffe bilden: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, geographische Grundbegriffe	<b>Rahmenlehrplan:</b> Gesellschaftswissenschaften 3.3 Stadt und städtische Vielfalt – Gewinn oder ein Problem? Sachunterricht 3.2 Kind. Wie lebten Kinder früher?
Impulsfrage: Wie gut können Kinder sich in der Umgebung fortbewegen/ den öffentlichen Raum nutzen?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Kunst, Musik, Theater: Sich selbst und die Umwelt mit allen Sinnen wahrnehmen	<b>Rahmenlehrplan:</b> Gesellschaftswissenschaften 3.3 Stadt und städtische Vielfalt – Gewinn oder ein Problem?

**Zum Weiterlesen:**

Bodenschatz, H. & Pollina, C. (2018): 100 Jahre Groß-Berlin. Band 2: Verkehrsfrage und Stadtentwicklung. Berlin: Lukas Verlag.

Fraunholz, U. & Hascher, M. (2018): Verkehrspolitik in Deutschland – ein historischer Rückblick. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer, S. 143-162.

## Kindgerechte Straßen



Abb. 2. Der Tove Ditlevsens Platz in Kopenhagen (© MoBild)

Der Tove Ditlevsens Platz vor der gleichnamigen Schule in Kopenhagen ist ein gutes Beispiel für einen kindgerechten Straßenraum. Indem die Trennung zwischen Schulhof und Straße aufgehoben wurde, konnte zusätzlicher öffentlicher Raum geschaffen werden. Bei der Umgestaltung stand nicht allein die Sicherheit im Vordergrund, vielmehr wurde ein sozialer Treffpunkt mit verschiedenen bewegungsfördernden Elementen geschaffen. Bauliche Maßnahmen wie eine kurvige Fahrbahnführung, die Änderung des Straßenbelags und die Abschaffung der Bordsteine zwingen Autofahrer:innen zum Langsamfahren.

Auch in Deutschland wird an vielen Schulen der Wunsch nach Schulstraßen bzw. Schulzonen immer stärker. Der Brühlboulevard in Chemnitz war bereits zu DDR-Zeiten eine beliebte Fußgängerzone und Einkaufsmeile. 2016 wurden im Rahmen der Brühlneugestaltung halbrunde blaue Kugel von dem Eingangsbereich der Rosa-Luxemburg-Grundschule platziert. Die begeh- und bespielbare Skulptur schafft Bewegungsanlässe und bietet Sitzgelegenheiten.



Abb. 3. Vorplatz der Rosa-Luxemburg-Grundschule auf dem Brühlboulevard in Chemnitz (© MoBild)

# Auswirkungen von Verkehr

In Deutschland werden stetig neue **Flächen** dem Verkehr gewidmet. Ein Großteil dieser Flächen ist versiegelt, wodurch Grünflächen verloren gehen, Regenwasser schlechter versickern kann und die Bodenfruchtbarkeit eingeschränkt wird. Dies steigert u.a. das Risiko von Überschwemmungen bei Starkregenereignissen.

Betrachtet man die verschiedenen Verkehrsmittel und ihren Flächenverbrauch, wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), also die Nutzung von privaten Pkws, Wohnmobilen usw., besonders viel Platz benötigt. Setzt man die Flächeninanspruchnahme ins Verhältnis zur Verkehrsmittelnutzung, zeigt sich ein Ungleichverhältnis. In Berlin stehen dem MIV beispielsweise 58 % der Verkehrsfläche zur Verfügung, obwohl nur ca. ein Drittel aller Wege mit einem Auto zurückgelegt werden. Dieses Missverhältnis auszugleichen und eine faire Flächenverteilung zu erreichen, hat das Prinzip der **Flächengerechtigkeit** zum Ziel (Drews 2022).

## Flächengerechtigkeit



Abb. 4. Flächenverbrauch Berlin (© Allianz pro Schiene)

Die Straße umfasst den ganzen Raum zwischen zwei Grundstücken: dazu gehören Gehwege, Radwege, Abstandsräume, Bushaltestellenbuchten, Fahrbahnen, Trennstreifen und Seitenstreifen. Oft wird der Begriff Straße nur mit dem Bereich gleichgesetzt, auf dem Kfz fahren. Das liegt auch daran, dass Fahrbahnen heutzutage den meisten Platz auf der Straße einnehmen, während andere Nutzungen an den Rand gedrängt werden. Im Zuge der Verkehrswende wird eine Umverteilung des Straßenraums gefordert. So setzt sich z.B. FUSS e.V. dafür ein, dass Straßen von außen nach innen geplant werden. Das bedeutet, dass zuerst ausreichend breite Fuß- und Radinfrastruktur geplant werden soll. Aus der restlichen Fläche ergibt sich die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr. So sollen andere Funktionen des öffentlichen Straßenraums, z.B. die soziale und ökologische Funktion, stärker in den Fokus rücken.

Stark befahrene Straßen haben direkte Auswirkungen auf Kinder, da ihre Lebensräume zerteilt werden, sodass sie diese nicht selbstständig erreichen können. In diesem Zusammenhang wird von einer **Verinselung der Kindheit** gesprochen: Kinder werden von Erwachsenen von einer organisierten Aktivität zur nächsten gefahren und können diese „Inseln“ nicht ohne ihre Hilfe erreichen (Hengst 2013). Zudem gehen die sozialen Aspekte des öffentlichen Straßenraums verloren: Die Straße als Treffpunkt oder Spielort für Kinder existiert kaum noch. Da **Bewegungsmangel, fehlende räumliche Orientierung, Übergewicht und mangelnde motorische Fähigkeiten** zunehmende Probleme bei Kindern darstellen, ist es wichtig, ihnen ausreichend Raum zu schaffen, sodass sie ihren Alltag mit selbstständiger und aktiver Mobilität gestalten können.

Um die Selbstständigkeit von Kindern zu fördern, müssen Verhältnisse geschaffen werden, die eine sichere Mobilität ermöglichen. Laut statistischem Bundesamt (2023) wurden in Deutschland 2022 ca. 360.000 Menschen durch Verkehrsunfälle verletzt und knapp 2.800 Verkehrstote verzeichnet. Kinder gelten als besonders vulnerabel, da ihre kognitiven und motorischen Fähigkeiten noch nicht voll ausgebildet sind, um sich ausreichend kompetent im Straßenverkehr fortzubewegen. Die Verkehrsinfrastruktur muss daher an ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden, damit sie diese sicher nutzen können.

Der Verkehrssektor ist in Deutschland der drittgrößte Verursacher von **CO<sub>2</sub>-Emissionen**, die insbesondere durch den Kfz-Verkehr verantwortet werden (Wehmann & Schultz 2024). Durch verschiedene technologische Maßnahmen sind Kraftfahrzeuge zwar klima-

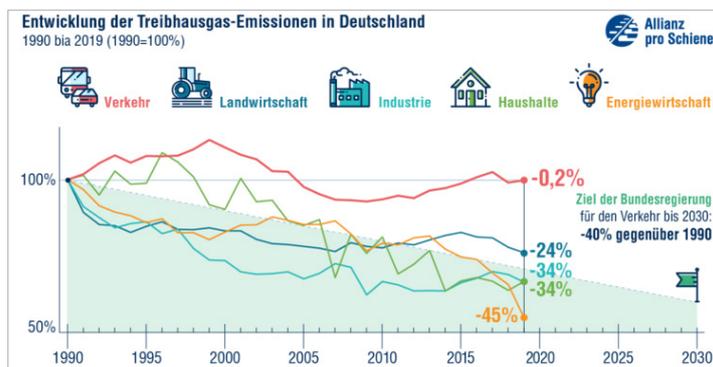


Abb. 5. Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (© Allianz pro Schiene)

verträglicher geworden, die Gesamtemissionen sind dennoch seit den 1990er Jahren kaum gesunken. Das liegt daran, dass insgesamt mehr gefahren wird sowohl

im Personen- als auch im Güterverkehr. Um das Klima ausreichend zu entlasten, reichen technische Neuerungen und Verbesserungen nicht aus. Ein Umstieg auf klimaverträgliche Verkehrsmittel und eine reduzierte Verkehrsleistung sind ebenso wichtige Bausteine.

Der Verkehr ist auch für den größten Anteil an **Mikroplastik**-Emissionen verantwortlich. Durch den Abrieb von Reifen auf Straßen entstehen jedes Jahr 1,2 kg Mikroplastik pro Kopf in Deutschland, die zur Feinstaubbelastung beitragen und zu einem großen Teil in die Gewässer gelangen (Fraunhofer-Institut UMSICHT et al. 2021).

Nicht nur das Klima leidet unter den Emissionen des Verkehrs sondern auch die Gesundheit der Menschen. **Feinstaub**, der unter anderem durch Kfz-Motoren und Abrieb der Reifen, Bremsen und der Fahrbahn entsteht, wirkt sich auf die Atemwege, das Herz-Kreislauf-System, den Stoffwechsel und das Nervensystem aus und führt zu einer höheren Sterblichkeit.

Neben Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffen und Mikroplastik gibt es noch weitere schädliche Auswirkungen des Verkehrs. Etwa drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlt sich teilweise oder sogar stark durch Straßenverkehrslärm gestört (BMUV & UBA 2022). **Lärm** kann ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit haben und die Lebensqualität stark einschränken. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, unter anderem auch Herzinfarkte, können durch Lärmbelastungen verursacht werden. Auch kognitive Beeinträchtigungen und mentale Erkrankungen können gesundheitliche Folgen von Lärm sein. Nicht nur das Antriebsgeräusch, sondern auch das Reifen-Fahrbahn-Geräusch spielt eine wichtige Rolle. Letzteres ist ab einer Geschwindigkeit von 30km/h deutlich zu hören, weshalb auch elektrisch betriebene Fahrzeuge Lärm verursachen. Es gibt eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen zur Lärminderung wie z. B. die Verbesserung von Bodenbelägen oder leisere Motoren. Noch sinnvoller ist es jedoch, Lärm durch eine Verkehrsreduzierung und -verlagerung auf andere Verkehrsmittel direkt zu vermeiden.

Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt, Klima, Gesundheit und Selbstständigkeit der Kinder zu reduzieren, reicht es nicht aus, auf technische Neuerungen und Verbesserungen zu setzen. Stattdessen muss an erster Stelle stehen, **Verkehr zu vermeiden und notwendigen Verkehr auf umweltfreundliche und aktive Fortbewegungsmittel zu verlagern**,

also ÖPNV, Rad- und Fußverkehr.

*Impulsfragen am Beispiel des Berliner Bildungsprogramms für Kitas und Kindertagespflege sowie des Rahmenlehrplans für Berlin und Brandenburg:*

Impulsfrage: Wie viel Platz steht Kindern in der Stadt zur Verfügung?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Kunst, Musik, Theater: Sich selbst und die Umwelt mit allen Sinnen wahrnehmen	<b>Rahmenlehrplan:</b> Mathematik 3.2 Größenvorstellungen und Messen
Impulsfrage: Welche Auswirkungen hat unsere Mobilität auf Mensch und Umwelt?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Natur und Technik: Gemeinsam Verantwortung für die natürliche Umwelt übernehmen, Bedeutung des eigenen Handelns bedenken	<b>Rahmenlehrplan:</b> Sachunterricht 3.4 Rad
Impulsfrage: Wie können wir uns umweltfreundlich fortbewegen?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Natur und Technik: Gemeinsam Verantwortung für die natürliche Umwelt übernehmen, Bedeutung des eigenen Handelns bedenken	<b>Rahmenlehrplan:</b> Naturwissenschaften 3.6 Bewegung zu Wasser, zu Land und in der Luft. Bewegungsarten bei Menschen und Tieren
Impulsfrage: Was nehmen wir mit den verschiedenen Sinnen wahr, wenn wir in der Stadt unterwegs sind?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Kunst, Musik, Theater: Verschiedene Geräusche, Klänge, Farben und Formen im städtischen Umfeld wahrnehmen	<b>Rahmenlehrplan:</b> Musik 3.1 Grundlagen der Musik, Klangmaterial und Wahrnehmung

**Zum Weiterlesen:**

Forschungsprojekt Mobilitätsbildung (2021): Bewegungsmangel, motorische Fertigkeiten und Übergewicht im Kontext von Mobilitätsbildung. 09.12.2021. Online verfügbar.

Umweltbundesamt: Informationen zu Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch. Online verfügbar.

PowerShift: Beiträge zu Flächengerechtigkeit und Parkraumpolitik. Online verfügbar.

Mit Hilfe von [www.streetmix.net](http://www.streetmix.net) kann die Neuaufteilung von Straßenfläche kinderleicht digital erprobt werden.

## Aktuelle Leitbilder und Ziele

Nachdem über lange Zeit das private Auto den Maßstab bildete, zielt Verkehrsplanung heutzutage vermehrt auf eine **Integration aller Mobilitätsformen** ab. Nutzer:innen sollen dadurch unkompliziert intermodal unterwegs sein, d.h. auf einer Wegstrecke z.B. vom privaten Rad in die Regionalbahn und dann auf ein Leihrad umsteigen. Für eine integrierte Verkehrsplanung ist daher eine enge Verzahnung mit der Stadt- und Umweltplanung notwendig. Das wird anhand des Leitbilds der **Stadt der kurzen Wege** deutlich: Städte und Gemeinden sollen kompakt gestaltet sein, um die Wege zwischen Wohnen, Freizeit, Arbeit, Nahversorgung usw. zu verringern. Auf diese Weise können die negativen Auswirkungen des Verkehrs (siehe S. 8) minimiert und ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden. Im Gegensatz zur früheren Stadtplanung, in der eine räumliche Trennung zwischen unterschiedlichen Lebensbereichen angestrebt wurde (siehe S. 6), ist nun ein Idealbild die 15-Minuten-Stadt, in der alle Orte für den alltäglichen Bedarf innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreicht werden können.

Die **Verkehrswende** meint den politischen, technischen und gesellschaftlichen Prozess, den Verkehr klimaneutral und menschenfreundlich zu gestalten. Dies schließt zum einen die Energiewende mit ein, d.h. die Nutzung von erneuerbaren Energien für den Antrieb von Bussen, Bahnen, E-Rädern oder Kfz. Da eine drastische Reduzierung des Energieverbrauchs notwendig ist, gilt es zum anderen Verkehr zu vermeiden bzw. auf ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern. Weniger Verkehr bedeutet dabei nicht weniger Mobilität – die *Stadt der kurzen Wege* ist dafür ein Beispiel. Damit Menschen im Alltag gern zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV unterwegs sind, bedarf es einer Veränderung des Verkehrsraums, des Verkehrsangebots und des Straßenrechts zu ihren Gunsten. Weiterhin ist



Abb. 6. Wie kann gemeinsam mit Kindern eine Stadt gestaltet werden, die auch ihren Bedürfnissen gerecht wird? (© Raul Lieberwirth via flickr.com, CC BY-NC-ND 2.0)

eine Veränderung des Mobilitätsverhalten nötig. Um die Verkehrswende lokal umzusetzen, haben sich bereits über 1050 deutsche Städte und Gemeinden der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen. Die Beschränkung auf Tempo 30 innerorts wird als ein wirksames Instrument gesehen, zukunftsfähige Mobilität zu fördern und öffentliche Räume aufzuwerten. Dass dies auch in Großstädten möglich ist, zeigt Paris. Dort wurde das Tempolimit 2022 eingeführt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit macht Straßen zudem sicherer und trägt zur **Vision Zero** bei: Keine tödlich Verunglückten im Straßenverkehr ist das Ziel, allerdings ist Deutschland davon noch weit entfernt. Pro Tag starben im Jahr 2021 im Schnitt sieben Menschen im Straßenverkehr, weitere 885 wurden verletzt.

Das verkehrssichere Kind gibt es nicht (Seite 19), wohl aber die Möglichkeit, Verkehrsräume so zu gestalten, dass alle Menschen sich dort sicher bewegen können. Eine **fehlertolerante und kinderfreundliche Infrastruktur** muss daher ein grundlegender Bestandteil der *Vision Zero* sein.

### Impulsfragen am Beispiel des Berliner Bildungsprogramms für Kitas und Kindertagespflege sowie des

**Impulsfrage: Wie stellen wir uns unseren Nachbarschaft in der Zukunft vor?**

<b>Bildungsprogramm:</b> Soziales und kulturelles Leben: Verallgemeinerungen, Begriffe bilden, Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, geographische Grundbegriffe	<b>Rahmenlehrplan:</b> Sachunterricht 3.7 Wohnen; LER 3.6 Die Welt von morgen – Zukunftsentwürfe
--	---

**Impulsfrage: Wie können Straßen so gestaltet werden, dass sich dort alle Menschen gern aufhalten?**

<b>Bildungsprogramm:</b> Natur und Technik: Dinge aus verschiedenen Perspektiven betrachten, z.B. mit anderen die Verschiedenheit der Interessen im Stadtteil und in der Stadt wahrnehmen	<b>Rahmenlehrplan:</b> LER 3.5 Die Welt gestalten – der Mensch zwischen Natur und Kultur 3.6 Die Welt von morgen – Zukunftsentwürfe
--	---

#### Zum Weiterlesen:

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Berlin.

Heinrich-Böll-Stiftung und VCD (Hrsg.) (2019): Mobilitätsatlas. Daten und Fakten. 2. Auflage. Berlin.

Changing Cities: Kiezblocks für Berlin. Online verfügbar.

Lebenswerte Städte und Gemeinden. Online verfügbar.

## Superblocks



Abb. 7. Durch den verminderten Verkehr können Kinder die Straße zum Spielen nutzen (© eduardops93 via pixabay.com)

Superblocks oder auch Kiezblocks sind Wohngebiete ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Anwohner:innen, ÖPNV, Polizei, Post, Müllabfuhr usw. können weiter durch das Viertel fahren, wohingegen der Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen gelenkt wird. Dies kann mit Durchfahrtsperren oder Tempolimits erreicht werden.

Durch den verminderten Verkehr wird der öffentliche Raum wieder attraktiver und kann auf vielfältige Weise genutzt werden. Bundesweit setzen sich engagierte Anwohner:innen und Vereine für die Errichtung von Kiezblocks ein. Das Vorbild sind die Superblocks in Barcelona.



Abb. 8. Durchfahrtsperren sorgen für weniger Verkehr und mehr Sicherheit in Wohngebieten (© MoBild)

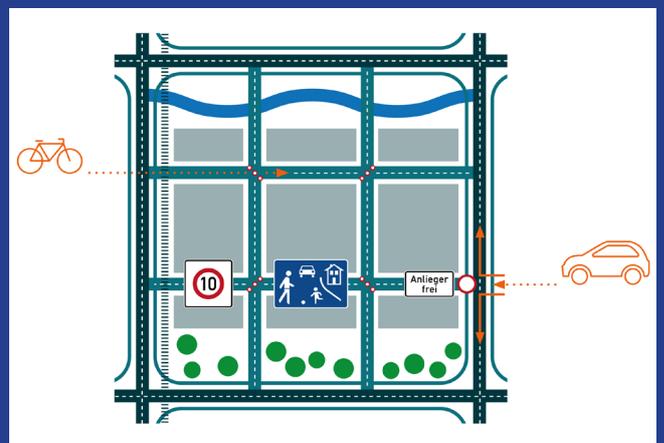


Abb. 9. Prinzip der Superblocks (© Changing Cities)

## Rechte von Kindern in der Verkehrsplanung

Gemäß der von Deutschland unterzeichneten UN-Kinderrechtskonvention haben Kinder das Recht, dass ihre Meinung in allen sie betreffenden Verwaltungsprozessen gehört wird – dazu gehören ohne Zweifel verkehrsplanerische Angelegenheiten. In der Praxis findet jedoch kaum eine strukturelle Beteiligung von Kindern statt. Genau dafür setzt sich der Verein Kinderfreundliche Kommunen ein. An der Initiative nehmen ganz unterschiedlich große Gemeinden teil, z.B. Köln, Regensburg, Senftenberg, Weil am Rhein oder die Berliner Bezirke Marzahn-Hellersdorf und Pankow.

In Berlin wurde 2018 das **Berliner Mobilitätsgesetz** beschlossen. Es ist das erste seiner Art in Deutschland und wurde gemeinsam von Politiker:innen, der Zivilgesellschaft und der Verwaltung ausgearbeitet. Das Gesetz stellt die Grundlage dafür dar, den Verkehr in Zukunft stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich auszugestalten. Das Gesetz ist in vielerlei Hinsicht auch für Schulen relevant. So definiert § 11a, dass Berlin zukünftig eine umfassende **Mobilitätsbildung** fördert. Diese soll an Schulen u.a. in das schulische Mobilitätsmanagement (§ 17a) eingebunden sein. Hier ist das Ziel, das Mobilitätsverhalten von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität zu verändern sowie eine sichere Infrastruktur im Schulumfeld zu gewährleisten. Um letzteres zu erreichen, sollen an Schulen Gremien geschaffen werden, die aus Schüler:innen, Erziehungsberechtigten und Schulpersonal bestehen und die ggf. in Kooperation mit Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbänden Verbesserungsvorschläge aufzeigen.

**Schulisches Mobilitätsmanagement** wird auch Deutschlandweit stets relevanter. Als Vorreiter gilt dabei Hessen: Das „Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche“ (ivm 2018) gibt allen Kommunen eine gute Starthilfe.

Ein wichtiger Baustein von schulischem Mobilitätsmanagement sind **Schulwegpläne**. Sie erfüllen dabei zwei Ziele: Zum einen zeigen sie Kindern und Eltern sichere und attraktive Schulwege auf. Da auf ihnen auch Gefahrenstellen oder Angstorte vermerkt werden, haben sie zum anderen das Ziel, Planer:innen auf nötige Verbesserungen hinzuweisen. Um die konkreten Probleme auf dem Schulweg in Erfahrung zu bringen, ist die Einbeziehung von Schüler:innen, Erziehungsberechtigten, Schulpersonal, Polizei und ggf. weiteren Akteuren unerlässlich. Im Leitfaden „Schulwegpläne leicht gemacht“ (bast 2019) ist nachzulesen, was bei der Erstellung alles zu beachten ist.

Für die Umsetzung von sicheren und somit kindge-

rechten und attraktiven Schul- und Kitawegen gilt der Erlass des Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen als wichtiger Durchbruch. Dieser gibt Kommunen die Möglichkeit, künftig leichter **Schulstraßen** einzurichten, d.h. Straßen im Nahbereich von Schulen oder Kitas temporär für den Kfz-Verkehr zu sperren. In einem vorangegangenen Gutachten werden die rechtlichen Möglichkeiten bei der Errichtung von Schulstraßen erläutert. Denn anders als z.B. in Österreich und Frankreich ist „Schulstraße“ in Deutschland noch kein Rechtsbegriff und es bedarf der Prüfung im Einzelfall. Auffällig ist, dass bei bestehenden Programmen und Projekten Schulen im Fokus stehen, während Kitas (wenn überhaupt) mitgenannt werden. Dies ist womöglich mit der institutionellen Anbindung und kleinteiligen Struktur von Kitas zu erklären. Selbstverständlich gelten das Recht auf Partizipation, ein sicheres Verkehrssystem und altersgemäße aktive Erholung auch für jüngere Kinder. Für letzteres sind öffentliche Räume nötig, in denen Kinder sich sicher und frei bewegen können.

*Impulsfragen am Beispiel des Berliner Bildungsprogramms für Kitas und Kindertagespflege sowie des Rahmenlehrplans für Berlin und Brandenburg:*

Impulsfrage: Wer entscheidet, wie die Stadt oder Gemeinde aussieht?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Soziales und kulturelles Leben: Entscheidungsstrukturen kennen: Wer kann wo mitbestimmen?	<b>Rahmenlehrplan:</b> Sachunterricht 3.1 Erde: Wo leben wir hier?
Impulsfrage: Welche Möglichkeiten haben Kinder, die Stadt oder Gemeinde mitzugestalten?	
<b>Bildungsprogramm:</b> Soziales und kulturelles Leben: Erkennen, dass Kinder Rechte haben	<b>Rahmenlehrplan:</b> Gesellschaftswissenschaften- 3.6 Demokratie und Mitbestimmung – Gleichberechtigung für alle?

### Zum Weiterlesen:

Forschungsprojekt Mobilitätsbildung (2022): Was sagt das Gesetz? Gesetze und Verordnungen zu Mobilitätsbildung in Berlin. 20.06.2022. Online verfügbar.

bast (2019): Schulwegepläne leicht gemacht. Online verfügbar.

ivm (2018): Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Online verfügbar.

Land Nordrhein-Westfalen (2024) Erlass „Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen“. Online Verfügbar.

Bunt statt Blech – So möchte ich die Fläche eines Parkplatzes nutzen:

ein Eisladen



Ein Kita-Projekt in Kooperation mit dem Forschungsprojekt „Mobilitätsbildung – Entwicklung und Umsetzung von Lehr- und Lernansätzen zur Förderung des Umweltverbundes bei Kindern und Jugendlichen und der Qualifikation von (zukünftigen) Lehrkräften und Erzieher\*innen“



Bunt statt Blech – So möchte ich die Fläche eines Parkplatzes nutzen:

Hüpfburg Rutsche zu den Tigermütchen



Ein Kita-Projekt in Kooperation mit dem Forschungsprojekt „Mobilitätsbildung – Entwicklung und Umsetzung von Lehr- und Lernansätzen zur Förderung des Umweltverbundes bei Kindern und Jugendlichen und der Qualifikation von (zukünftigen) Lehrkräften und Erzieher\*innen“



So wünsche ich





## 2. Fachdidaktische Einordnung

## Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung

Mobilitätsbildung ist ein relativ neuer Begriff, im schulischen Kontext tauchte er Anfang der 2000er in Niedersachsen mit dem Curriculum Mobilität auf (MK Niedersachsen 2015). In Berlin wurde der Begriff 2018 in den Rahmenlehrplan eingeführt und im gleichen Jahr mit dem Mobilitätsgesetz etabliert. Das Mobilitätsgesetz ist ein bundesweit einzigartiges Gesetz, das den Umweltverbund, also den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, stärken soll. Darin wird auch explizit auf Mobilitätsbildung eingegangen (siehe Seite 14).

Die Ursprünge der Mobilitätsbildung liegen in der Verkehrserziehung, die sich Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt hat. Die steigende Motorisierung im Straßenverkehr (siehe Seite 8) führte dazu, dass es als notwendig erachtet wurde, sich an das Verkehrsgeschehen anzupassen. Dies sollte erreicht werden, indem Regeln und Verhaltensweisen trainiert werden. Der Verkehrserziehung lag demzufolge das Thema Sicherheit zugrunde und hatte einen belehrenden Charakter. Die Fähigkeiten und Interessen von Kindern blieben hierbei unberücksichtigt.

In den 1970er Jahren wurde erkannt, dass Kinder nur begrenzt in der Lage sind, sich verkehrssicher zu verhalten. Heutzutage liegen dazu ausdifferenzierte For-

schungsergebnisse vor. So sind die kognitiven und motorischen Fähigkeiten von Kindern noch nicht vollständig ausgebildet. Beispielsweise haben Kinder im Alter von acht bis neun Jahren noch Schwierigkeiten, Entfernungen und Geschwindigkeiten korrekt einzuschätzen, sodass es ihnen schwerfällt, bei der Überquerung von Straßen sichere Entscheidungen zu treffen. Auch das Richtungshören und Differenzieren von Geräuschen ist in diesem Alter noch nicht voll entwickelt. Zudem ist ihre Aufmerksamkeitsleistung eingeschränkt. Erst ab einem Alter von 14 Jahren entspricht die Aufmerksamkeitsleistung der von Erwachsenen. Auch die Ausbildung ihrer motorischen Fähigkeiten, die beispielsweise für abruptes Stehenbleiben oder Ausweichen benötigt werden, ist im Grundschulalter noch nicht abgeschlossen. Die geringe Körpergröße von Kindern erschwert zu dem freie Sichtverhältnisse (Krölling et al. 2021).

Auch heute noch gelten Kinder im Verkehr als besonders gefährdet, zahlreiche Verkehrserziehungsprogramme zielen daher weiterhin auf das sichere Verhalten von Kindern ab. Die Ansätze greifen jedoch zumeist zu kurz, da dabei übersehen wird, dass verkehrsrelevante Kompetenzen bei Kindern noch nicht vollständig ausgebildet sind und es dementsprechend

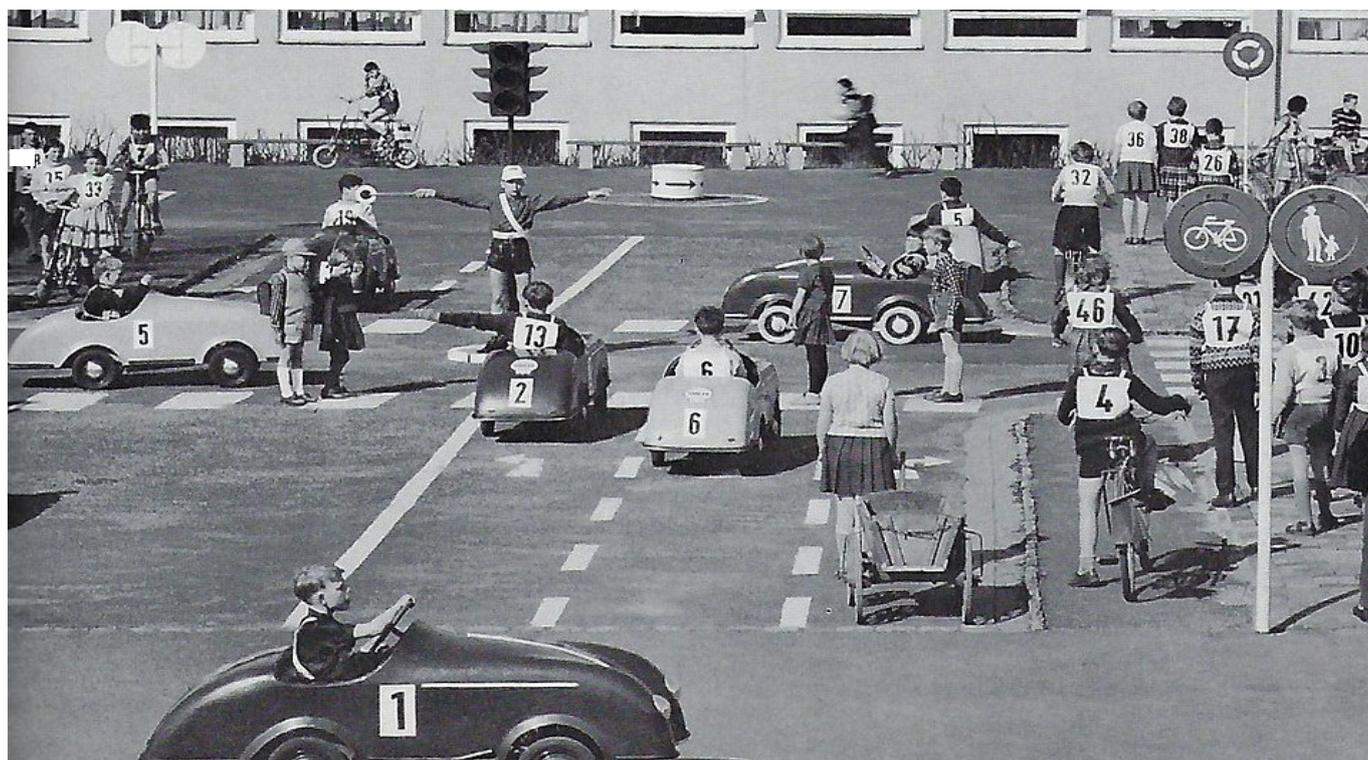


Abb. 10. Verkehrserziehung in einem Verkehrsgarten (© Heinrich Gräfenstein, CC BY-SA 3.0)



Abb. 11. Jugendverkehrsschulen haben zum Ziel, Kindern sicheres Verhalten im Verkehr beizubringen (© MoBild)

nicht in ihrer Verantwortung liegen kann, für ihre eigene Sicherheit Sorge zu tragen. Vielmehr wird eine Neugestaltung des Verkehrsraums notwendig (siehe S. 8ff.).

Mobilitätsbildung fokussiert sich darauf, Menschen zu befähigen, selbstständig und mündig Mobilitätsentscheidungen treffen zu können. Zudem sollen die Kinder in die Lage versetzt werden, die Verkehrsraumgestaltung als historisch gewachsen zu erkennen, diesen kritisch zu hinterfragen und sich für eine Neugestaltung nach ihren Bedürfnissen einsetzen zu können. Im Unterschied zur Verkehrserziehung liegt der Fokus dabei nicht auf der Vermittlung von Kenntnissen oder der Anpassung der Verkehrsteilnehmenden an das Verkehrsgeschehen. Stattdessen geht es um Selbstermächtigung und um eine menschenzentrierte Herangehensweise (siehe S. 22).

Mobilitätsbildung liegt das Ziel der individuellen Erkenntnis einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität zugrunde. Das heißt, dass Menschen befähigt werden, eigene Mobilitätsmöglichkeiten zu erkennen und die Folgen für sich und ihre Umwelt zu reflektieren.

#### Zum Weiterlesen:

Fack, Dietmar (2000): *Automobil, Verkehr und Erziehung: Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945*. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Forschungsprojekt Mobilitätsbildung (2021): *Verkehrs- und Mobilitätsbildung – ein historischer Rückblick*. 25.05.2021. Online verfügbar.

## Ziele der Mobilitätsbildung

Die Empfehlungen der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (kurz: Kultusministerkonferenz, KMK) zur Verkehrserziehung haben sich im Laufe der Zeit weiterentwickelt. Bereits im Jahr 1972 wurden neben den Aspekten der Verkehrssicherheit auch Sozialkompetenzfacetten integriert. Die damalige Operationalisierung dieser Aspekte, wie beispielsweise „verantwortungsbewusstes Verhalten“ und „Rücksichtnahme“, sowie die Fähigkeit, das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu antizipieren und das eigene Verhalten darauf einzustellen, unterscheiden sich jedoch deutlich von heutigen Ansätzen.

Im Jahr 1994 wurden umwelt- und gesundheitsbezogene Ziele in die Empfehlungen aufgenommen, nachdem die negativen Auswirkungen des Verkehrs verstärkt deutlich wurden. Diese Erweiterung reflektiert die zunehmende Sensibilität für Umwelt- und Gesundheitsfragen im Zusammenhang mit Mobilität.

In der aktuellen Fassung von 2012 wurde darüber hinaus die Aspekte zukunftsfähige Mobilität und Verkehrsraumgestaltung integriert. Dies zeigt eine verstärkte Ausrichtung auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und reflektiert die Notwendigkeit, Mobilitätsbildung im Kontext aktueller gesellschaftlicher und ökologischer Herausforderungen zu betrachten

Basierend auf den normativen Rahmenbedingungen der KMK (2012), den Berlin-Brandenburger Rahmenlehrplänen (SenBJF & MBS 2017) und der Handreichung zu Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung (LISUM 2018) schlagen wir folgende Ziele für eine zeitgemäße Mobilitätsbildung vor:

### (1) Zukunftsfähig mobil sein

Mobilitätsbildung befähigt Kinder, sich mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen. Mobilitätsbildung thematisiert die konkrete Ausgestaltung von zukunftsfähiger Mobilität unter spezifischen lokalen Gegebenheiten. Dabei wird der Komplexität von Mobilität Rechnung getragen. Neben der Betrachtung des Verkehrsraumes werden auch Zusammenhänge mit der Stadt- und Lebensgestaltung aufgezeigt. Mobilitätsbildung spiegelt die Vielfalt der Mobilitätsformen wider und schließt auch neue Mobilitätsformen mit ein.

Zentrale Fragen sind:

- Wie kann eine zukunftsfähige Mobilität für alle gestaltet werden, die den Bedürfnissen von Menschen entspricht ohne der Natur zu schaden?
- Wie können Menschen befähigt werden, an zukünftiger Verkehrs- und Stadtplanung zu partizipieren?

### (2) Umweltbewusst mobil sein

Mobilitätsbildung fördert die Auseinandersetzung mit Motiven und Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens sowie den Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima. Mobilitätsbildung vermittelt Kompetenzen für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl. Zentral dabei ist das Streben nach lebenswerten Städten und Gemeinden für alle und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Ausgestaltung von Mobilität.

Zentrale Fragen sind:

- Wie hängt meine Verkehrsmittelwahl mit meinem Lebenswandel zusammen?
- Welche Auswirkungen hat die Verkehrsmittelwahl auf die Umwelt?

### (3) Gesundheitsbewusst mobil sein

Mobilitätsbildung geht von einem umfassenden Gesundheitsverständnis aus und thematisiert die Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Umweltschutz und körperlichem sowie geistigem Wohlbefinden. Mobilitätsbildung fördert motorische und kognitive Fähigkeiten, die für die selbstständige Fortbewegung benötigt werden und klärt über mögliche gesundheitsgefährdende Folgen des Mobilitätsverhaltens auf (z.B. Bewegungsmangel, motorische Defizite, Emissionen, Lärm).

Zentrale Fragen sind:

- Was kann mein Körper und was tut ihm gut?
- Welche Auswirkungen haben meine Mobilitätsentscheidungen auf meine Gesundheit und auf die Gesundheit der Gesellschaft?

#### **(4) Demokratisch und gerecht mobil sein**

Mobilitätsbildung erkennt Mobilität als Voraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe an. Bezugnehmend auf das Recht von Kindern, bei allen sie betreffenden Entscheidungen beteiligt zu werden, befähigt Mobilitätsbildung zur Mitgestaltung einer Verkehrsumwelt, die allen eine gleichberechtigte Teilnahme ermöglicht.

Zudem bietet Mobilitätsbildung eine globale Perspektive und setzt die eigene Mobilität in Bezug zur Mobilität von anderen Menschen. Mobilitätsbildung schafft Bewusstsein, dass die Teilhabe an (sozialer und) räumlicher Mobilität innerhalb der Gesellschaft und global ungleich verteilt ist.

Zentrale Fragen sind:

- Welche Auswirkungen hat die Wahrnehmung meiner Ortsveränderungsmöglichkeiten auf meine Lebensgestaltung?
- Wie kann der Verkehr gestaltet werden, um allen Teilhabe zu ermöglichen?

#### **(5) Selbstständig mobil sein**

Mobilitätsbildung fördert die selbstständige Mobilität von allen Kindern und stellt Angebote bereit, die individuelle Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Dies schließt die altersangemessene Förderung motorischer und kognitiver Fähigkeiten mit ein. Dabei liegt ihr ein umfassendes Verständnis kindlicher Mobilität zugrunde, die alle für Kinder relevante Mobilitätsformen und Wege umfasst. Dazu gehört die Anerkennung der vielfältigen Rollen und Freiheitsgrade, in denen Kinder an Verkehr teilhaben.

Zentrale Fragen sind:

- Was kann ich bereits allein?
- Wo sind die Voraussetzungen für Kinder geschaffen, um sich selbstständig und sicher zu bewegen?

#### **(6) Miteinander mobil sein**

Mobilitätsbildung vermittelt Verkehr als ein soziales System, das besonderen kulturellen Rahmenbedingungen, Regeln und Normen der sozialen Interaktion unterworfen ist. Regeln und Normen werden dabei als Produkt kultureller Aushandlungsprozesse - und somit als veränderbar - vermittelt.

Zentrale Fragen sind:

- Welche Regeln und Normen sind mir im Umgang mit anderen Menschen wichtig?
- Warum gibt es Regeln? Wie werden sie ausgehandelt?

#### **(7) Sicher mobil sein**

Mobilitätsbildung schließt an die Vision Zero an. Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, bedarf es einer kindgerechten und fehlertoleranten Gestaltung öffentlicher Räume und damit auch öffentlicher Verkehrsräume. Diese konkrete Gestaltung basiert auf politischen Rahmenbedingungen und konkreten Planungsentscheidungen im Kontext von Stadt- und Regionalplanung. Es wird davon ausgegangen, dass die Hauptverantwortung für die Gewährleistung von Sicherheit im Straßenverkehr Verkehrsplanung und -verwaltung tragen.

Zusätzlich unterstützt Mobilitätsbildung Kinder beim Aufbau von Kompetenzen, die für eine vielseitige und sichere Teilhabe am Straßenverkehr notwendig sind.

Zentrale Fragen sind:

- Beherrsche ich die nötigen Kompetenzen, um mich mit meinem Fahrgerät sicher fortzubewegen?
- Wie müssen Straßen gestaltet sein, damit sich Kinder dort sicher bewegen können?

## Berliner Modell zur Mobilitätsbildung

Mobilitätsbildung besteht in unserem Modell aus drei Dimensionen:

Die Dimension **Bewegung** umfasst alle Aspekte, die es Menschen ermöglichen, selbstständig mobil zu sein. Dazu gehören z. B. motorische Fähigkeiten, Orientierungskompetenz oder der technische Umgang mit dem Rad oder Rollstuhl.

Die Dimension **Wahrnehmung** umfasst die Wahrnehmung der eigenen Möglichkeiten, Bedürfnisse und Einschränkungen sowie die der anderen Menschen. Weiter beinhaltet es die Auseinandersetzung mit Fragen wie: Welche Konsequenzen haben meine Mobilitätsentscheidungen auf Umwelt und Menschen in nah und fern?

Kinder haben laut UN-Kinderrechtskonvention das Recht, in allen sie betreffenden Verwaltungsverfahren angehört zu werden – kommunale Stadt- und Verkehrsplanung gehört ohne Frage dazu. Die dritte Dimension umfasst daher die **Mitgestaltung** an der Veränderung des Verkehrs- und Stadtraumes.

Wir sind uns bewusst, dass es gesellschaftliche Voraussetzungen gibt (siehe Außenkreis des Modells), die starke Auswirkungen auf die drei genannten Dimensionen haben: Kindern müssen die Möglichkeiten zur autonomen Bewegung, Entscheidung und Mitgestaltung gegeben werden. Es bedarf somit kindgerechter Verkehrsraumgestaltung und Partizipationsformen, damit Mobilitätsbildung ihre volle Wirkung entfalten kann. Für eine ausführliche Beschreibung des Modells siehe Stiller et al. 2023.

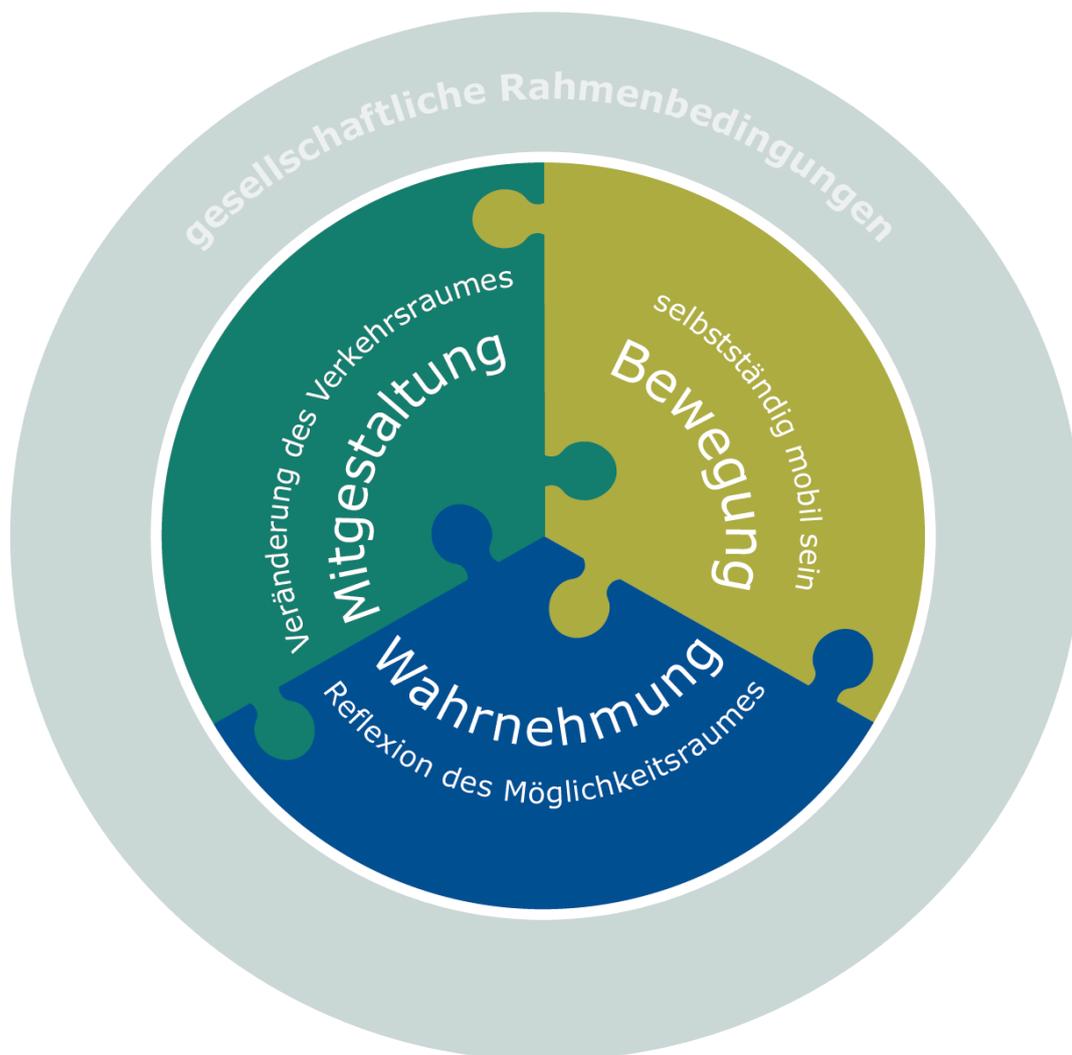


Abb. 12. Berliner Modell zur Mobilitätsbildung (© MoBild)

## Bildungsanspruch im Kontext von geographischer Bildung

Die Begriffe Verkehr und Mobilität werden oft synonym verwendet, ihnen liegen jedoch unterschiedliche Bedeutungen zugrunde (vgl. Schwedes et al. 2018: 5ff.):

**Verkehr** meint die tatsächlich stattgefundenen Ortsveränderungen von Menschen, Gütern und Daten durch Bewegung.

**Mobilität** hingegen bezeichnet die subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten.

Der persönliche Möglichkeitsraum der Menschen ergibt sich aus räumlichen, physischen, ökonomischen, individuellen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung.

Da die Kinder in ihrer Entwicklung im Grundschulalter vor allem mit den Bedürfnissen und Auswirkungen der Mobilität zwischen sehr spezifischen Orten konfrontiert sind, stehen diese Aspekte von Mobilität im Mittelpunkt des Sachunterrichts. Das Wohnumfeld, die Schulumgebung und der Schulweg stellen für die Kinder Bereiche dar, in den sie sowohl selbst mobil sind bzw. mobil werden können, in dem sie aber auch mit den verschiedensten Auswirkungen von Mobilität und Verkehrsmitteln konfrontiert werden. Dazu zählen u.a. Verkehrsführung, Gestaltung des öffentlichen Raums, Verkehrsaufkommen, ausreichende oder wenige Grünflächen und Spielplätze, Lärm, Unfallgefahren, Wohlfühl- und Angstorte, Fahrradwege, Bus- und Bahnangebote, die Siedlungsstruktur, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten u.v.m. Diese Aspekte können im Rahmen der Mobilitätsbildung untersucht werden (GDSU 2013).

Besonders bedeutsam ist dabei auch eine Reflexion über die sogenannten Raumbegriffe (Wardenga 2002). Dies meint eine Reflexion unterschiedlich komplexer Varianten der Definition von Raum:

1. **Raum als „Container“**, in dem bestimmte Sachverhalte der physisch-materiellen Welt enthalten sind. In diesem Sinne werden Räume als Wirkungsfüge und Ergebnis natürlicher und menschlicher Faktoren verstanden, die die Landschaft gestalten bzw. gestaltet haben.
2. **Raum als Systeme von Lagebeziehungen** materieller Objekte, wobei der Akzent der Fragestellung besonders auf der Bedeutung von Standorten, Lagerrelationen und Distanzen für die

Schaffung gesellschaftlicher Wirklichkeit liegt.

3. **Raum als Kategorie der Sinneswahrnehmung** und damit als „Anschauungsform“, mit deren Hilfe Individuen und Institutionen ihre Wahrnehmungen einordnen und so Welt in ihren Handlungen „räumlich“ differenzieren.
4. **Raum als soziale, technische und gesellschaftliche Konstruktion**, bei der danach gefragt wird, wer unter welchen Bedingungen und aus welchen Interessen wie über bestimmte Räume kommuniziert und sie durch alltägliches Handeln fortlaufend produziert und reproduziert.

Um dem Anspruch an vielperspektivischen Sachunterricht gerecht zu werden, sind bei der Thematisierung von Mobilität im Sachunterricht über die geographische Perspektive hinaus Anknüpfungspunkte an alle anderen Perspektiven vorhanden:

Technische Perspektive: e.g. Funktionsweise, Design und Technikfolgeabschätzung der verschiedenen Mobilitätsformen;

Historische Perspektive: Mobilität und ihre (zeit)historische Entwicklung;

Sozialwissenschaftliche Perspektive: Wie prägt (soziale und räumliche) Mobilität Gesellschaften? Beteiligung an der Mitgestaltung von öffentlichen Räumen durch Politik und Verwaltung;

Naturwissenschaftliche Perspektive: Treibhausgasemissionen der verschiedenen Mobilitätsformen, grüne Infrastruktur in urbanen und ruralen Räumen.





### 3. Leitfaden für das Materialpaket mobiLogbuch

## Allgemeine didaktische Hinweise

Die vorliegende Handreichung ist Teil des Materialpakets mobiLogbuch. Dieses besteht im Einzelnen aus

- mobiLogbuch
- Handreichung zum mobiLogbuch
- Impulskarten zum mobiLogbuch

Mit dem Materialpaket wird der Anspruch verfolgt, moderne und zeitgemäße Mobilitätsbildung zu ermöglichen.

### mobiLogbuch

Das mobiLogbuch dient der fortgesetzten und wiederholten Thematisierung von Mobilität in Elementar- und Primarstufe. Es bietet verschiedene Zugänge, die idealtypisch an die örtlichen Gegebenheiten, die Lerngruppe und individuelle Schwerpunktsetzungen angepasst werden. Ziel ist, Freude an räumlicher Mobilität zu schaffen oder zu erhalten und sie zu praktizieren, über andere Formen der Mobilität ins Gespräch zu kommen, Einschränkungen von Mobilität in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu reflektieren und zu mündiger Teilhabe an Gesellschaft und gesellschaftlichen Gestaltungs- und Entscheidungsprozessen zu befähigen.

Es gibt ganz grundsätzlich eine pragmatische Reihung der einzelnen Bausteine, jedoch darf das mobiLogbuch natürlich lebendig und variabel eingesetzt werden. Ideal wäre eine fortgesetzte Thematisierung in Kindertageseinrichtungen und Schulen, auch diesen Fall soll das Material ermöglichen.

Der Aufbau folgt einer Logik der steigenden Offenheit. Die Seiten 4 bis 13 im mobiLogbuch beinhalten jeweils einen Mobilitätsschwerpunkt. Anhand von Kreissymbolen werden einzelne Teilaspekte, die Besonderheiten der jeweiligen Mobilitätsschwerpunkte widerspiegeln, repräsentiert. Es können alle oder eine individuelle Auswahl dieser Anforderungen aufgegriffen werden. Kinder können erfüllte Teilaspekte in ihrem mobiLogbuch eigenständig markieren, z.B. durch Ausmalen der jeweiligen Kreissymbole. Erfolgreich absolvierte Teilaspekte werden durch begleitende Praxisbeteiligte auf der ersten Umschlagseite bestätigt, etwa durch Aufkleber, Stempel oder Kürzel. Es entsteht ein wachsender Erfahrungsschatz und zugleich wird so ein Kompetenznachweis erbracht.

Die darauffolgenden Seiten sind als semi-offene Seiten gestaltet. Für jede Doppelseite ist ein Themenschwerpunkt festgelegt, der ausführlich in der

Handreichung behandelt wird. Hier finden sich Hinweise zur Relevanz und Zielen des Themas, Ideen, und Inspirationen, wie der Schwerpunkt mit den Kindern thematisiert und wie das mobiLogbuch gefüllt werden kann. Zu ausgewählten Themen werden ab „Kiezspaziergang zum Thema Gehwege und Versiegelung“ auf Seite 72 außerdem umsetzungsfertige Praxiskonzepte vorgestellt. Die Seiten sind bewusst offen gehalten, um eine flexible Gestaltung zu ermöglichen, sei es in Form von Fotos, Zeichnungen, eingeklebten Fundstücken oder selbst geschriebenen Texten. Für jede Doppelseite findet sich auf der ersten Umschlagseite ein Feld, das von Praxisbeteiligten markiert werden kann, wenn die Seiten gefüllt sind.

Für alles, was anderswo keinen Platz findet, sind die Freiraum-Seiten gedacht. Diese bilden den dritten großen Abschnitt des mobiLogbuchs. Sie sind vollkommen offen gestaltet und können für Themenschwerpunkte genutzt werden, die noch nicht bedacht wurden oder stärker ausgearbeitet werden sollen. Auch hier gilt: Für jede Doppelseite ist ein freies Feld auf der ersten Umschlagseite vorhanden und kann markiert werden.

Die Tabellen auf den Seiten 28 und 29 listen beispielhafte Anknüpfungspunkte an den Berliner Rahmenlehrplan und das Berliner Bildungsprogramm auf. Eine umfangreiche Aufzählung von möglichen Unterrichtsinhalten finden Sie zudem in der „Handreichung für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ des Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (Lisum 2019).

### Impulskarten

Die Impulskarten können die Arbeit mit dem mobiLogbuch ergänzen. Die Themen des mobiLogbuches „Klima, Umwelt und Verkehr“, „Mein Viertel, meine Nachbarschaft“, „Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft“, „Meine Wege“, „Meine Wege, deine Wege“ und „Zukunftsvisionen“ werden in den Impulskarten aufgegriffen und Fragen auf der Vorderseite formuliert, wie z.B. „Welche Auswirkungen hat der Verkehr auf die Menschen?“. Die Fragen zielen auf die subjektive Perspektive der Kinder ab und dienen als Gesprächs- und Reflexionsanlass. Auf der Rückseite ist eine mögliche Antwort zu finden. Der Erläuterungstext endet mit einer Frage, die zum weiteren Nachdenken und Unterhalten anregen soll wie „Fallen dir noch weitere Dinge ein, was der Verkehr mit Menschen macht?“.

Die Impulskarten können flexibel eingesetzt werden, z. B. als Anregung für Sie als Erzieher:in oder Lehrkraft, um mit den Kindern beispielsweise im Stuhlkreis ins Gespräch und Nachdenken zu kommen. Eine weitere Möglichkeit ist es, sie am Anfang einer Einheit einzusetzen, um die Perspektiven der Kinder auf das Thema kennenzulernen und Reflexionsprozesse anzustoßen. Auf diese Weise können Kinder auch eigene Fragen zum Thema formulieren, da sie über die Gegebenheiten kritisch nachdenken. Auch lassen sie sich am Ende einer Einheit einsetzen, um das Gelernte mit den Lebenswelten der Kinder in Verbindung zu bringen. So wird das Gelernte gefestigt und vertieft. Es ist auch möglich, dass die Kinder mit den Impulskarten selbstständig in Partner- oder Kleingruppen arbeiten und gemeinsam über die gestellten Fragen nachdenken und diskutieren und sich den Erläuterungstext abschließend selbst durchlesen.

Hier finden Sie die Impulskarten des Materialpakets mobiLogbuch zum Download:

[hu.berlin/MoBild](https://hu.berlin/MoBild)



<p><b>Zukunftsvisionen</b></p> <p>Wie stellst du dir den Verkehr in hundert Jahren vor?</p> <p>MoBild  </p>	<p><b>Zukunftsvisionen</b></p> <p>Wie unser Verkehr in hundert Jahren aussieht, können wir noch nicht genau sagen. Aber es gibt viele verschiedene Ideen, wie er aussehen könnte: superschnelle Züge und U-Bahnen, Straßen voller Bäume, Pflanzen und spielender Kinder, Flugtaxis - und alles umweltfreundlich und gesund für uns Menschen! Hast du noch mehr Ideen, wie unser Verkehr aussehen könnte?</p>
<p><b>Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft</b></p> <p>Wie würde Viertel aussehen, wenn sich alle so fortbewegen wollen würden wie du?</p> <p>MoBild  </p>	<p><b>Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft</b></p> <p>Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, mobil zu sein: mit dem Auto, der U-Bahn, zu Fuß oder einem Pferd zum Beispiel. Alle haben unterschiedliche Wünsche, wenn es um ihre Mobilität geht. Manche sind ganz zufrieden, andere sind sehr unglücklich und wollen sich gerne anders fortbewegen. Wie ist es bei dir? Welche Wünsche hast du? Was würde passieren, wenn sich alle Menschen so fortbewegen würden? Wie würde der Verkehr dann in deiner Nachbarschaft aussehen?</p>

Abb. 13. beispielhafte Impulskarten

# Anknüpfungspunkte an das Bildungsprogramm und den Rahmenlehrplan

Berliner Bildungsprogramm	Beispielhafte Impulsfragen
<p>Soziales und kulturelles Leben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verallgemeinerungen, Begriffe bilden, Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, geographische Grundbegriffe</li> <li>• Entscheidungsstrukturen kennen: wer kann wo mitbestimmen?</li> <li>• Erkennen, dass Kinder Rechte haben</li> </ul>	<p>Welche Probleme gab es früher in Städten und welche Lösungen haben sich Menschen dafür überlegt?                      Wie haben sich Kinder früher in deiner Stadt oder Gemeinde bewegt?                      Wer entscheidet, wie die Stadt oder Gemeinde aussieht?                      Welche Möglichkeiten zur Mitgestaltung haben Kinder?                      Wie stellen wir uns unseren Nachbarschaft in der Zukunft vor?</p>
<p>Kunst, Musik, Theater:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sich selbst und die Umwelt mit allen Sinnen wahrnehmen</li> <li>• Verschiedene Geräusche, Klänge, Farben und Formen im städtischen Umfeld wahrnehmen</li> </ul>	<p>Wie gut können Kinder sich in der Umgebung fortbewegen/ den öffentlichen Raum nutzen?                      Wieviel Platz steht Kindern in der Stadt zur Verfügung?                      Was nehmen wir mit den verschiedenen Sinnen wahr, wenn wir in der Stadt unterwegs sind?                      Welche Geschichten erleben die Kinder auf ihren Wegen?</p>
<p>Natur und Technik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsam Verantwortung für die natürliche Umwelt übernehmen, Bedeutung des eigenen Handelns bedenken</li> <li>• Dinge aus verschiedenen Perspektiven betrachten, z.B. mit anderen die Verschiedenheit der Interessen im Stadtteil und in der Stadt wahrnehmen</li> <li>• Gemeinsam Verantwortung für die natürliche Umwelt übernehmen, Bedeutung des eigenen Handelns bedenken</li> </ul>	<p>Welche Auswirkungen hat unsere Mobilität auf Mensch und Umwelt?                      Wie können wir uns umweltfreundlich fortbewegen?                      Wie können Straßen so gestaltet werden, dass sich dort alle Menschen gerne aufhalten?</p>



Abb. 14. Kindergartenkinder entdecken Farben im städtischen Umfeld (© MoBild)

Berlin-Brandenburger Rahmenlehrplan: Teil B Fachübergreifende Kompetenzentwicklung (Auswahl)		Anknüpfungspunkte und beispielhafte Impulsfragen
Sprachbildung	je nach thematischer Schwerpunktsetzung diverse Anknüpfungspunkte, u.a. Leseverstehen, Produktion/Sprechen, Interaktion	
Medienbildung	je nach thematischer Schwerpunktsetzung diverse Anknüpfungspunkte, u.a. Informieren, Präsentieren, Produzieren	
Demokratiebildung	Wie werden Entscheidungsprozesse für die Gestaltung des öffentlichen Raumes gestaltet? Wo werden welche gesellschaftlichen Gruppen wie beteiligt?	
Europabildung	Welche Rolle spielt Europa bei der Lösung globaler Probleme wie Treibhausgasemissionen und Anpassung an den menschengemachten Klimawandel?	
Gesundheitsbildung	Wie können aktive Bewegungsformen zu Gesundheitsförderung beitragen? Wie beeinflussen die Gestaltung und die Nutzung öffentlicher Räume die Gesundheit und das Wohlbefinden?	
Nachhaltige Entwicklung/Lernen in globalen Zusammenhängen	Wie kann der öffentlichen Raum und den Verkehr zukunftsfähig und nachhaltig gestaltet werden? Wie kann Mobilität gerecht gestaltet werden?	
Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung		
Berlin-Brandenburger Rahmenlehrplan: Teil C Rahmenlehrpläne der Fächer		Beispielhafte Impulsfragen
Sachunterricht 3.1 Erde: Wo leben wir hier?	Wer entscheidet, wie die Stadt oder Gemeinde aussieht?	
Sachunterricht 3.2 Kind: Wie lebten Kinder früher?	Wie haben sich Kinder früher in deiner Stadt oder Gemeinde bewegt? Welche Probleme gab es früher in Städten und welche Lösungen haben sich Menschen dafür überlegt?	
Sachunterricht 3.4: Rad	Welche Auswirkungen hat unsere Mobilität auf Mensch und Umwelt?	
Sachunterricht 3.7: Wohnen LER 3.6: Die Welt von morgen – Zukunftsentwürfe	Wie stellen wir uns unsere Nachbarschaft in der Zukunft vor?	
LER 3.5: Die Welt gestalten – der Mensch zwischen Natur und Kultur LER 3.6: Die Welt von morgen – Zukunftsentwürfe.	Wie können Straßen so gestaltet werden, dass sich dort alle Menschen gerne aufhalten?	
Gesellschaftswissenschaften 3.3: Stadt und städtische Vielfalt – Gewinn oder ein Problem?	Welche Probleme gab es früher in Städten und welche Lösungen haben sich Menschen dafür überlegt? Wie gut können Kinder sich in der Umgebung fortbewegen/ den öffentlichen Raum nutzen?	
Gesellschaftswissenschaften 3.6: Demokratie und Mitbestimmung – Gleichberechtigung für alle?	Welche Möglichkeiten haben Kinder, die Stadt mitzugestalten?	
Naturwissenschaften 3.6: Bewegung zu Wasser, zu Land und in der Luft. Bewegungsarten bei Menschen und Tieren	Wie können wir uns umweltfreundlich fortbewegen?	
Mathematik: 3.2: Größen und Messen	Wie viel Platz steht Kindern in der Stadt oder Gemeinde zur Verfügung?	
Deutsch: 3.2: Lesend, schreibend und im Gespräch mit Texten und Medien umgehen	Welche Geschichten erleben die Kinder auf ihren Wegen?	
Musik 3.4: Wirkung und Funktion.	Was nehmen wir mit den verschiedenen Sinnen wahr, wenn wir in der Stadt unterwegs sind?	

## Einbindung der Erziehungsberechtigten in die Mobilitätsbildung

Von klein an sind Kinder mit ihren Erziehungsberechtigten unterwegs. Dabei wird das zukünftige Mobilitätsverhalten der Kinder stark geprägt. Formale Bildung und informelles Lernen in pädagogischen Einrichtungen allein können die Kinder deshalb nur schwer für eine nachhaltige, sichere und selbständige Mobilität gewinnen, wenn es ihnen nicht von den Menschen vorgelebt wird, mit denen sie die meisten Wege zurücklegen. Deshalb ist es unabdingbar, die Erziehungsberechtigten mit in die Mobilitätsbildung einzubeziehen.

### Problematik „Elterntaxi“

Das Phänomen „Elterntaxi“ ist an sehr vielen Kitas und Schulen zu beobachten. Aus Zeitmangel, Angst vor Fremden oder den Gefahren des Straßenverkehrs nutzen einige Erziehungsberechtigte auch für kürzere Wege das Auto. Einschlägige Unfallstatistiken bilden jedoch ab, dass Kita- und Grundschulkindern im Vergleich zu zu Fuß oder dem Fahrrad zurückgelegten Strecken deutlich häufiger in Unfälle verwickelt werden, wenn sie im Pkw mitfahren (Destatis 2021). Die Argumentation, dass das Auto sicherer sei, ist für diese Altersgruppe somit hinfällig.

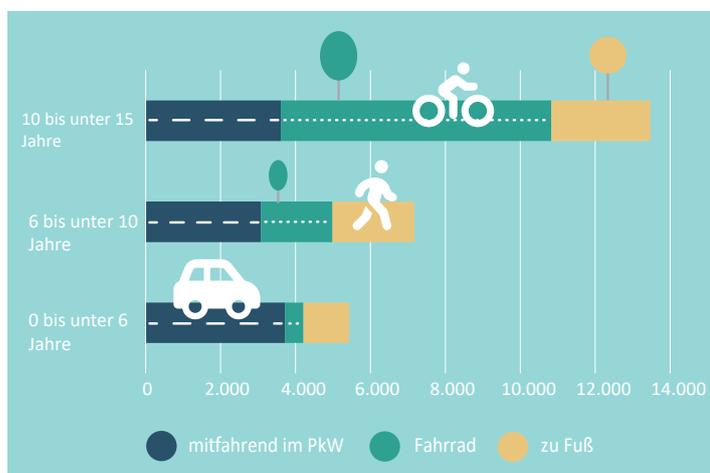


Abb. 15. Verunglückte Kinder im Straßenverkehr im Jahr 2019 nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung (© MoBild auf Basis von Destatis 2020)

### Mit Umweltverbund unterwegs sein vs. mit dem Auto unterwegs sein

Ein besonders ausschlaggebender Faktor für Erziehungsberechtigte ist ihre verfügbare Zeit: Viele Eltern begründen die Nutzung des Pkws mit Zeitmangel und verbinden Hol- und Bringdienste mit anderen Wegen. Fördern Erziehungsberechtigte das Zufußgehen und Radfahren frühzeitig, sind Kinder ab einem gewissen Alter in der Lage, sich alleine, gemeinsam mit

Freund:innen oder mit Lauf- und Radfahrgemeinschaften fortzubewegen, was die Hol- und Bringdienste, mit Ausnahme weiter Wege ohne ein adäquates ÖPNV-Angebot, langfristig überflüssig macht. Zudem wird die Selbständigkeit der Kinder gefördert, sie werden in ihrer Autonomie bestärkt und ihr Orientierungssinn wird geschult. Dabei bewegen sich die Kinder, was sich positiv auf ihre Gesundheit auswirkt, sie können sich besser konzentrieren und sind wacher. Auch Kinder betrachten selbständige Mobilität als Gewinn: Sie können Zeit mit ihren Freund:innen verbringen und gemeinsam die Umgebung erkunden (Silonsaari et al. 2022). Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Öffentlichen Personennahverkehr unterwegs zu sein, bedeutet zudem keine oder eine sehr viel geringere Belastung für die Umwelt. Wenn Kinder nicht mit dem „Elterntaxi“ gebracht werden, gibt es weniger Autos, die andere gefährden können – ein weiterer Vorteil, der allen Menschen zu Gute kommt.

### Wie können die Erziehungsberechtigten etwas zur Mobilitätsbildung ihrer Kinder beitragen?

Die Erziehungsberechtigten oder auch andere Bezugspersonen haben eine große **Vorbildfunktion** für ihre Kinder. Bewegen sie sich nachhaltig und achtsam fort, so schauen es sich die Kinder ab.

Sobald die Kinder laufen können, ist es für ihre Selbständigkeit und Bewegungsfreudigkeit sinnvoll, ihnen **möglichst oft die Gelegenheit zu geben, sich eigenständig gemeinsam mit ihren Erziehungsberechtigten von Ort zu Ort zu bewegen**. Wenn die Kinder zu Fuß, mit dem Laufrad, Roller oder Rad in Begleitung unterwegs sind, kann ganz nebenbei im Alltag erlernt werden, wie man sich an einer Fahrbahn verhält, auf was geachtet werden muss, wie man den ÖPNV nutzt. Auch den Kindern die Wegführung zu überlassen, schult ihre selbständige Mobilität.

Geht es konkret um den Schulweg, gibt es für einige Schulen **Schulwegpläne**, die beispielsweise aufzeigen, wo es Querungsmöglichkeiten rund um das Schulumfeld gibt oder es wird auf Hindernisse aufmerksam gemacht. Falls es welche gibt, können diese den Erziehungsberechtigten und Schüler:innen zugänglich gemacht werden oder es können aktuelle Karten der Umgebung gemeinsam mit Kindern entworfen werden, die von den Kindern und Erziehungsberechtigten zusammen genutzt werden können. Konkrete Wege, wie der Weg zur Schule oder zur Freizeitaktivität, können **zunächst mit einem Erwachsenen zusammen gelaufen oder mit dem Fahrrad und Co. gefahren werden**. Dabei können Hindernisse aufgedeckt und der

Vorteile Umweltverbund	Nachteile Umweltverbund	Vorteile PKW	Nachteile PKW
Auf kürzeren Wegen i. d. R. schneller (Fahrrad)	Auf längeren Strecken i. d. R. langsamer	auf längeren Strecken i. d. R. schneller	Auf kürzeren Wegen i. d. R. langsamer
Keine oder wenig umweltschädliche Emissionen	„Unbequemlichkeit“ (kein Witterungsschutz beim Fahrrad, fehlende Infrastruktur etc.)	„Bequemlichkeit“ (Witterungsschutz gegenüber Fuß- und Radverkehr, keine körperliche Anstrengung etc.)	Umweltschädliche Emissionen, Platzverbrauch
Bewegung fördert Gesundheit, Motorik und Konzentration	Geringere Flexibilität mit dem ÖPNV	Individuelle Ausgestaltung von Strecke und Zeitplanung, Zwischenstopps etc. gegenüber ÖPNV	Bewegungsmangel
Geringere Unfallquote bei kleinen Kindern	z. T. geringeres subjektives Sicherheitsempfinden der Erziehungsberechtigten		Höhere Unfallquote bei kleinen Kindern
Selbständigkeit und Autonomie bedeutet Zeiterparnis für Erziehungsberechtigte			Gefährdung von schwächeren Verkehrsteilnehmenden
Soziale Interaktionen			Keine weiteren soziale Kontakte
Orientierung wird geschult			Orientierungssinn wird geschwächt

Umgang mit bestimmten Situationen trainiert werden. Damit die Kinder nicht alleine zur und von der Schule laufen müssen, können sich die Erziehungsberechtigten absprechen, **welche Kinder einen ähnlichen Weg haben und zusammen laufen können**, ggf. in Begleitung eines Erwachsenen. Auch mit dem Fahrrad gibt es die Möglichkeit, Fahrgemeinschaften zu bilden.

Wenn es für die Erziehungsberechtigten nur die Möglichkeit gibt, ihre Kinder mit dem Auto zu bringen bzw. abzuholen, können als Kompromiss sogenannte „Elternhaltestellen“ mit Hol- und Bringzonen eingerichtet werden, wodurch die Kinder zumindest ein Teilstück ihres Weges selbständig zu Fuß, ggf. auch in Begleitung eines Erwachsenen, zurücklegen. An den Elternhaltestellen sollte es ausreichend Platz zum Ein- und Aussteigen geben und das Verkehrsgeschehen sollte für die Kinder überschaubar sein.

### Wie können die Erziehungsberechtigten erreicht werden?

Um die Erziehungsberechtigten für die Thematik zu sensibilisieren, ihnen Ängste zu nehmen und ihnen die genannten Möglichkeiten darzulegen, können folgende Maßnahmen von Schulen und Kitas ergriffen werden, um die Erziehungsberechtigten zu erreichen:

- Elternabende zum Thema „Elterntaxi“

- Mobilitätsmanagement
- Elternbriefe
- gemeinsam organisierte Feste, Projekte, Ortserkundungen und Aktionen
- Einsatz als Verkehrshelfer:in.

Vereine wie der VCD und der BUND sehen die Problematik des „Elterntaxis“, weshalb sie und weitere Organisationen Aufklärungsarbeit betreiben. Die Erziehungsberechtigten werden auf die Nachteile des „Elterntaxis“ aufmerksam gemacht und für die Vorteile einer nachhaltigen sowie selbständigen Mobilität ihrer Kinder sensibilisiert.

#### Zum Weiterlesen:

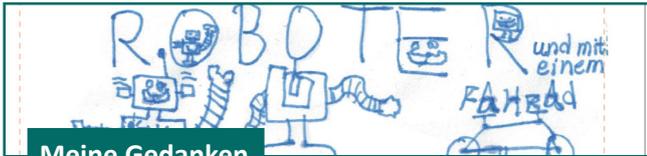
BaSt (2019): Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden. Kostenlos online verfügbar.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Vorlage für Elternbriefe ist kostenlos online verfügbar.

VCD (2021): Mobifibel. Ratgeber für Erziehungsberechtigte. Kostenlos online verfügbar und als Klassensatz bestellbar. Zudem sind Informationen zu Schulstraßen, Spielstraßen, Laufbussen und Tempo 30 online verfügbar.

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Informationen zum Verkehrszählerprogramm sind online verfügbar.

## Die 16 Bausteine im Überblick



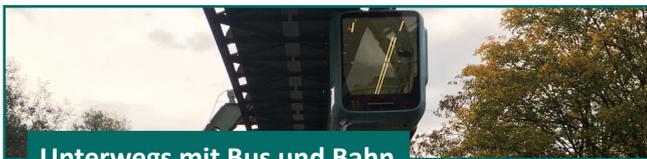
### Meine Gedanken

Als Einstieg ins Thema Mobilität werden Kinder angeregt, sich weitestgehend selbstständig Gedanken zu ihrer Mobilität, der Wohnumgebung und ihren Vorlieben zu machen. ► [Seite 34](#)



### Zu Fuß unterwegs

Der Baustein widmet sich dem Thema Fußverkehr. Angefangen bei den eigenen Füßen werden konkrete motorische Übungen aufgezeigt, die besonders für den Elementarbereich geeignet sind. Weiterhin werden Anregungen für umfassende Zu-Fuß-Projekte geliefert. ► [Seite 35](#)



### Unterwegs mit Bus und Bahn

Dieser Baustein ermöglicht ein Kennenlernen des öffentlichen Nahverkehrs und thematisiert sicheres und soziales Verhalten in Bus und Bahn. Der Fokus liegt auf grundlegenden Kompetenzen, die bereits mit Kindern im Elementarbereich erarbeitet werden können. ► [Seite 38](#)



### Unterwegs auf Rollen

Ob Roller, Rollstuhl oder Skateboard: Bei diesem Baustein steht das Training motorischer Kompetenzen, der sichere Umgang mit Fahrgeräten und somit die Förderung der aktiven Mobilität von Kindern im Vordergrund. ► [Seite 40](#)



### Unterwegs mit dem Rad

Neben Übungen für das motorische Fahrradtraining, bietet der Baustein zahlreiche Anregungen, das Thema Fahrrad aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Untersuchung und Bewertung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. ► [Seite 43](#)



### Selbstständig unterwegs mit Bus und Bahn

Dieser Baustein zielt auf die weitestgehend selbstständige Nutzung von Bus und Bahn ab. Weiterhin werden Anregungen geliefert, die gesellschaftliche Relevanz des öffentlichen Nahverkehrs zu thematisieren. ► [Seite 46](#)



### Blickwinkel auf Verkehr

Dieser Baustein zielt auf eine vielfältige Betrachtungsweise von Verkehr und Mobilität ab. Dabei werden u. a. sprachliche, ästhetische, historische, mathematische und geographische Zugänge aufgezeigt. ► [Seite 48](#)



### Meine Wege

Im Vordergrund steht die bewusste Auseinandersetzung mit den eigenen täglichen Wegen, sei es zum Sport, zur Kita, Schule oder zu Freund:innen. Es werden Anregungen für bewusste Sinneswahrnehmung geliefert sowie Ideen, sich mit den alltäglichen Herausforderungen und Hindernissen auf den Wegen zu befassen. ► [Seite 52](#)



### Mein Viertel, meine Nachbarschaft

Der Baustein liefert vielfältige Ideen für die Erkundung der eigenen Nachbarschaft. Dabei steht nicht nur die Bewegung im eigenen Viertel im Vordergrund, sondern auch die Auswirkungen, die der Verkehr auf das dortige Leben hat.

► Seite 54



### Meine Wege, deine Wege

Dieser Baustein lädt zum Perspektivwechsel ein und rückt die Mobilität von anderen Menschen in den Fokus. Es werden zahlreiche Ideen geliefert, sich mit baulichen, technischen oder finanziellen Aspekten zu befassen, die die Mobilität von Menschen ermöglichen bzw. erschweren.

► Seite 56



### Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft

Wie wollen wir in Zukunft leben und wie können Kinder diese Zukunft mitgestalten? In dem Baustein werden Anregungen geliefert, die Kinder an Stadt- und Verkehrsplanung, unterschiedliche Lebens(t)räume und Mitgestaltungsmöglichkeiten heranführen.

► Seite 58



### Klima, Umwelt und Verkehr

Dieser Baustein zeigt Ideen auf, die Wechselwirkungen zwischen Klima, Umwelt und Verkehr zu thematisieren. Fokussiert werden dabei die eigenen Mobilitätsgewohnheiten, sowie die Möglichkeiten, die die eigene Umgebung für eine nachhaltige Mobilität bietet.

► Seite 60



### Zukunftsvisionen

Mit diesem Baustein lassen sich konkrete, mobilitätsbezogene Herausforderungen unserer Zeit betrachten oder freie Visionen für die ferne Zukunft entwickeln.

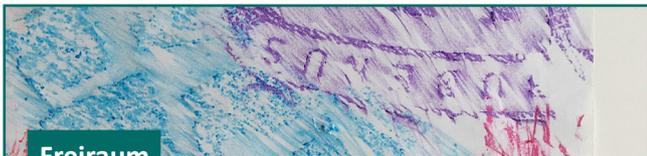
► Seite 62



### Technik

Dieser Baustein fokussiert auf die Möglichkeiten sowie die Folgewirkungen von Technik in Bezug auf Mobilität. Es werden Anregungen für die praxisnahe Beschäftigung mit der technischen Funktionsweise von Fortbewegungsmitteln aufgezeigt.

► Seite 64



### Freiraum

Dieser Baustein ermöglicht eine individuelle Schwerpunktsetzung und liefert Themenvorschläge, die über die anderen Bausteine hinausgehen.

► Seite 66



### Erste Hilfe und Notfälle

Der Baustein verweist auf Möglichkeiten, wie mit Kindern die angemessene Reaktion auf Notfälle trainiert werden kann.

► Seite 67

# Meine Gedanken

S. 1-3 im mobiLogbuch

Die Seite kann von den Kindern weitestgehend selbstständig ausgefüllt werden und eignet sich als Einstieg in das Thema. Die drei Fragen orientieren sich an den drei Kernthemen des Modells für Mobilitätsbildung: Bewegung, Wahrnehmung und Mitgestaltung. Durch die Beantwortung der Fragen sollen die Kinder zum Nachdenken über ihre eigene Mobilität, ihre Umgebung, Vorlieben und Wünsche angeregt werden (siehe Abbildung rechts als Beispiel).

Sich bewusst mit dem eigenen Verhalten und der verkehrlichen Umgebung auseinanderzusetzen sowie konkrete Wünsche für Veränderungen zu formulieren, kann dabei helfen, eine kritische Sichtweise auf bestehende Verhältnisse zu entwickeln.

Die Seite ist mehrmals vorhanden, sodass sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten ausgefüllt werden kann, z. B. in der Kita, zu Beginn und Ende der Grundschulzeit. So kann den Kindern verdeutlicht werden, wie sich ihre Gedanken bezüglich Mobilität verändern. Im Titel können Alter und Name der Kita/Schule eingetragen werden. Kinder, die noch nicht schreiben können, können ihre Gedanken gemalt festhalten.



Abb. 16. Beispielhaft ausgefüllte Seite (© MoBild)

## Zu Fuß unterwegs

S. 4-5 im mobiLogbuch

### Relevanz:

Das Gehen stellt die grundlegendste Fortbewegungsart für Menschen dar und bietet Kindern eine erste Möglichkeit, ihren Aktionsradius zu erweitern. Jüngere Kinder legen knapp ein Drittel all ihrer Wege zu Fuß zurück - deutlich mehr als andere Altersgruppen. Dennoch sind bei weitem nicht alle Kinder gleichermaßen regelmäßig zu Fuß unterwegs. Die Gründe dafür sind vielfältig: Mobilitätsgewohnheiten der Erziehungsberechtigten, Verinselung von Kindheiten sowie ein oftmals autogerecht gestalteter Stadtraum, der den Bedürfnissen von Kindern nicht gerecht wird (siehe Seite 8). Die Konsequenzen sind Bewegungsmangel und eine Abnahme der motorischen Fähigkeiten. Das positive Erleben von Alternativen zum Auto ist somit in vielfacher Hinsicht relevant. Dazu gehört die Erkenntnis, dass Kinder als Fußgänger:innen dem Autoverkehr nicht schutzlos ausgeliefert sind, sondern ebenso ein Recht auf sichere und komfortable Wege haben. Der Baustein *Zu Fuß unterwegs* umfasst daher sowohl motorisches Training als auch die Vermittlung von den Vorteilen des Zufußgehens, der Freude an Bewegung sowie den Rechten von Fußgänger:innen.

### Ziele:

- Gesundheit und aktive Mobilität miteinander in Verbindung setzen (Ziel 3)
- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Bewegungsfreude fördern (Ziel 3)



Abb. 17. Für kleine Kinder ist das zu Fuß gehen besonders wichtig (© coombesy via pixabay.com)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Die auf den folgenden Seiten genannten motorischen Übungen lassen sich individuell in den Kita- und Schulalltag integrieren (Sporteinheiten, beim Spielen auf dem Hof, etc.). In den unten genannten Materialien finden sich unterschiedliche Ideen, um die in der Tabelle aufgeführten motorischen Kompetenzen zu trainieren. Selbstverständlich können Sie auch gemeinsam mit den Kindern überlegen, wie sich die verschiedenen Kompetenzen trainieren lassen und in ein Parcours eingebaut werden können. Einen Vorschlag für eine Sportstunde mit Mobilitätsbezug für den Elementarbereich finden Sie auf Seite 70.

Das Thema Füße kann darüber hinaus auf vielfältige Weise thematisiert werden: Zu-Fuß-Geschichten, Barfußparcours, Tierfüße- und Tierspuren, Gestaltung von Schuhen, Besuch beim Schuster, etc. Wenn Kinder zu Fuß unterwegs sind, im Alltag oder auf angeleiteten Kiezspaziergängen (Seite 72), machen sie unterschiedliche Erfahrungen. Diese können auf der freien Seite des Bausteins *Zu Fuß unterwegs* festgehalten werden, aber auch auf den Seiten *Meine Wege* oder *Mein Viertel, meine Nachbarschaft*.

### Materialien:

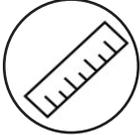
VCD (2017): 50 Spiele für mobile Kinder. (Buch)

Mobilitätsagentur Wien (2020): Leitfaden zur Kindergarten- Mobilitätsbox, S. 12 ff. Online verfügbar.

Klima-Bündnis (2022): Kleine Klimaschützer unterwegs, Begleitheft für LehrerInnen und ErzieherInnen S. 21. Online verfügbar.

FUSS (2022): Kinder gehen's an. Den Kleinen eine große Stimme geben. In der Handreichung finden sich Tipps zur Durchführung eines Fußverkehrprojekts. Online verfügbar.

**Deutschlandweite Aktionen siehe Seite 86**

Kompetenz	Beschreibung
Schuhe anziehen 	Schuhe anziehen oder grundsätzlich selbstständiges Anziehen erfordert das Zusammenspiel verschiedener Körperteile (Hände koordinieren, Körper beugen, links-rechts-Koordination), es trägt aber auch zur Selbstständigkeit und -bestimmung, sowie zum Erproben des planvollen Handelns bei. Sich je nach Wetterlage anzuziehen ist ein Lernprozess und jedes Kleidungsstück hat seine Herausforderung. Sie richtig anzuziehen ist ein wichtiger Sicherheitsaspekt (z. B. passende Schuhe bzw. der richtige Sitz): Socken, Hausschuhe, Straßenschuhe mit Klettverschluss, Schnürsenkel binden, Schuh-Check (Sitzt er richtig?).
beidbeinig hüpfen 	Beidbeiniges Hüpfen erfordert neben der Koordination der Füße auch die Einschätzung von Höhen bzw. Entfernungen, Körperspannung, das Mitschwingen der Arme und Halten des Gleichgewichtes. Mögliche Meilensteine sind: <b>Ab ca. 3 Jahren:</b> auf der Stelle, über flaches Hindernis, hinunterhüpfen (z. B. unterste Treppenstufe) ohne festhalten/hinfallen <b>Ab ca. 4 Jahren:</b> über flaches Hindernis (mind. 20 cm Breite), bis zu 30-50 cm nach vorne <b>Ab ca. 4-6 Jahren:</b> 4x seitwärts (über flaches Hindernis), rein-/raushüpfen (z. B. Reifen) <b>Ab ca. 5 Jahren:</b> Seilspringen <b>Bonus:</b> ½ Drehsprung aus dem Stand
Treppen überwinden 	Beim Treppensteigen muss das Gewicht nicht nur nach vorne und hinten, sondern auch nach oben und unten verlagert werden. Die Schritte müssen der Stufenhöhe angepasst werden und der Blick an räumliche Tiefen gewöhnt werden: <b>Ab ca. 3 Jahren:</b> auf- und absteigen (ohne Festhalten) <b>Ab ca. 5-6 Jahren:</b> auf- und absteigen (im Wechselschritt, Erwachsenentempo) Werden Rollstuhl oder Gehhilfen genutzt kann z. B. thematisiert werden, wie Treppen selbständig oder mit Hilfe Dritter überwunden werden können.
rennen 	Rennen beinhaltet neben schnellen Bewegungsabläufen auch das nötige Reaktionsvermögen, um beispielsweise Hindernissen auszuweichen. Spiele wie Fangen oder andere Laufspiele können diese Fähigkeiten spielerisch fördern. Folgende Meilensteine können bei der Planung helfen: <b>Ab ca. 2 Jahren:</b> sicheres Rennen und Ausweichen bei Hindernissen <b>Ab ca. 5-7 Jahren:</b> Galoppieren und Skip (ein Bein nach vorne setzen und das andere nachziehen)
klettern 	Klettern verbindet mehrere (gezielte) Teilhandlungen: das vorausschauende Planen der nächsten Bewegungsausführung auf Grundlage der Beschaffenheit des Untergrundes, Einschätzen des eigenen Gewichtes und der Abstände, gezielter Krafteinsatz (Beine, Arme, Rumpf etc.), haushalten mit den eigenen Kräften und Halten des Gleichgewichtes: <b>Ab ca. 2 Jahren:</b> über niedrige Gegenstände <b>Ab ca. 3 Jahren:</b> auf z.B. Kinderstuhl <b>Ab ca. 4 Jahren:</b> auf Leiter
Slalom 	Entfernungen und Hindernisse einzuschätzen, die eigene Bewegung und Geschwindigkeit an situative Gegebenheiten anzupassen, aus- oder zurückzuweichen, trägt dazu bei, sich selbst sicherer im Raum zu bewegen und den Fokus gleichermaßen auf sich und die Umgebung zu lenken. <b>Ab ca. 4 Jahren:</b> um Hindernisse bewegen, Zusammenstöße vermeiden <b>Bonus:</b> Parcours, rennen, Gegenstände aus dem Stand aufheben
auf einem Bein stehen 	Sicheres Ausüben von Bewegungen geht auch mit der Entwicklung des Gleichgewichtssinnes einher. Auf einem Bein zu stehen, zu hüpfen etc. und den ganzen Körper in Balance zu halten, stellt eine große Herausforderung dar und trägt zur Standfestigkeit, bzw. zum sicherem Bewegen bei, z. B. das Überspringen von Pfützen: <b>Ab ca. 3-4 Jahren:</b> 2-5 Sekunden (freihändig) <b>Ab ca. 4-6 Jahren:</b> Sprung (z. B. in einen Reifen und 5 Sekunden stehen) <b>Ab ca. 5-6 Jahren:</b> 8 Sekunden Überhüpfen von Hürden (bei Bedarf immer höher aufschichten) <b>Bonus:</b> mit geschlossenen Augen, 5-7x auf der Stelle hüpfen
mit den Füßen messen 	Distanzen abzumessen, Schritte zu zählen usw. hilft dabei, sich Wissen zu erschließen und sich naturwissenschaftlichen Sachverhalten forschend anzunähern. Beispielsweise kann Flächenverteilung für Kinder mit dem Körper erfahrbar gemacht werden: die Füße oder Schritte nutzen, um Längen abzumessen, z. B. Gehwegbreite, Länge von Fahrzeugen, Größe eines Parkplatzes etc.

Kompetenz	Beschreibung
bei Signal stoppen 	Im Alltag gibt es immer wieder Momente, in denen es erforderlich ist, schnell zu reagieren und anzuhalten. <b>Ab ca. 3 Jahren:</b> Plötzliches Anhalten möglich, die Reaktionszeit verkürzt sich mit dem Heranwachsen, so dass Jugendliche mit 15 Jahren die Reaktionsgeschwindigkeit von Erwachsenen erlangen.
auf Stelzen laufen 	Die Herausforderung des Laufens auf Stelzen ist, dass der unmittelbare Kontakt zum Untergrund durch ein Objekt unterbrochen wird. Der Laufenprozess beginnt erneut, braucht Geschick und Gleichgewichtssinn, zudem ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Händen und Beinen gefragt. Stelzenlaufen erfordert enorme Konzentration und verändert den Blick auf die Umgebung, da man alles aus einer erhöhten Perspektive sieht. Vorschläge zur Umsetzung: mit Hilfe von (Becher-)Stelzen oder anderen Geräten laufen
balancieren 	Balancieren erfordert ein hohes Maß an Konzentration auf den eigenen Körper, es fördert zudem das Selbstvertrauen, die Einschätzung des eigenen Körpers und kann zur Bewegungssicherheit beitragen. <b>Ab ca. 15 Monaten:</b> Gehen (mit Festhalten) <b>Ab ca. 18 Monaten:</b> Freies Gehen <b>Ab ca. 3 Jahren:</b> vorwärts auf einer Linie über 20 cm Breite <b>Ab ca. 4 Jahren:</b> vorwärts (Linie: 20 cm Breite) <b>Ab ca. 4-6 Jahren:</b> bis zu 10 Schritte (Linie: 10 cm Breite) <i>Bonus: schräge Untergründe, verschiedene Untergründe (z. B. Sand, Matsch, rutschig), seitwärts, Stelzen, Laufdosen</i>
Richtungen unterscheiden 	Richtungen voneinander zu unterscheiden, ist für die räumliche Orientierung wichtig. Neben rechts und links unterscheiden zu lernen, ist auch das Trainieren von zielgerichteten Bewegungen wichtig: z. B. rechter Fuß zur linken Hand, Dinge von einer Hand in die andere bewegen.
Sinne nutzen 	Die Fernsinne (Hören, Sehen) werden benötigt, um sich sicher und vorausschauend in Räumen zu bewegen. Die Koordination beider Fähigkeiten ist ein weiterer Entwicklungsschritt, der hilft, Dinge miteinander in Verbindung zu setzen und Situationen mental abzubilden. Mögliche Meilensteine und Übungen: <b>Ab ca. 8 Jahren:</b> Gehör im Verkehr systematisch nutzen, Farben unterscheiden (rot/grün), akustische Signale im Straßenverkehr differenzieren, auf Kiezspaziergängen Fußwege bzw. Infrastruktur für den Fußverkehr haptisch untersuchen.
Füße trainieren 	Die Füße bringen nicht nur unseren Körper von A nach B, sie müssen sich auch unterschiedlichsten Gegebenheiten anpassen (Untergründe, Laufgeschwindigkeit, Schuhwerk). Es ist wichtig, ein Gefühl für seine Füße zu bekommen, herauszufinden, wie man gesund auftritt bzw. den Fuß abrollt und sie vor Verletzungen zu schützen. Hierzu braucht es ein ausgeprägtes Körpergefühl. Mögliche Meilensteine sind: <b>Ab ca. 4 Jahre:</b> auf Zehenspitzen stehen und vorwärts gehen <b>Ab ca. 4-6 Jahre:</b> auf Zehenspitzen rückwärts gehen, Zehengriff <i>Bonus: auf Hacken, Tip Top Schritte</i>
helfen 	Jemand anderem zu helfen, stellt neben dem sozialen Aspekt auch planvolles Handeln in den Fokus und trägt zu Problemlösungskompetenz bei. Mögliche Umsetzung könnte sein: Stützen, Handhalten beim Treppensteigen, Patenschaften, Verkehrslotsen, etwas schieben/ziehen (Kinderwagen, Bollerwagen, Rollstuhl...)
Meine Ideen 	Es gibt eine Vielzahl an Möglichkeiten, sich mit der Bewegung zu Fuß auseinanderzusetzen und je nach individueller Prägung können Menschen unterschiedliche Vorlieben, Interessen und Ideen haben. Hier soll Platz für Vorschläge der Kinder sein (der „Umfang“ könnte vorab mit der Gruppe geklärt werden, sodass der zeitliche und kapazitive Rahmen transparent ist), welche wiederum in der Gruppe erprobt und thematisiert werden können. Beispiele wären: Spaziergang planen, Übungen anleiten, Parcours aufbauen, eigene Übung erfinden...

## Unterwegs mit Bus und Bahn

S. 6-7 im mobiLogbuch

### Relevanz:

Der öffentliche Nahverkehr bietet Kindern eine erhebliche Erweiterung ihres Aktionsradius, die angemessene Nutzung und Orientierung ist aber eine große Herausforderung. Eine Annäherung an Bus, Straßenbahn, Fähre, S- und U-Bahn kann bereits vor dem Eintritt in die Schule geschehen. Dabei geht es zunächst vor allem um ein Kennenlernen des öffentlichen Nahverkehrs, ein sicheres und soziales Verhalten und eine grundlegende Orientierung.

### Ziele:

- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Kennenlernen von Regeln und Normen im Verkehr (Ziel 6)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Im mobiLogbuch ist das Thema *Bus und Bahn* zweimal zu finden. Auf Seite 6 werden grundlegende Kompetenzen genannt, die bereits mit Kindern im Elementarbereich erarbeitet werden können. Hinweise für die Umsetzung in der Praxis finden Sie in der nebenstehenden Tabelle.

Für das Kennenlernen des öffentlichen Nahverkehrs eignen sich neben gemeinsamen Fahrten im Rahmen von Ausflügen auch Haltestellenerkundungen oder Stadtrallyes. Bereits entwickelte Stadtrallyes sind meist für ältere Kinder konzipiert, grundsätzlich können Stadtrallyes in Begleitung aber auch schon mit Kindern im Elementarbereich durchgeführt werden. Besonders in der Kita kann es sinnvoll sein, die Nutzung von Nahverkehrsmitteln mittels Trockenübungen bzw. Nachstellungen vorzubereiten. Beispielsweise können Alltagswege genutzt werden, um eine Ein- und Aussteigesituation zu simulieren. Dazu gehört neben dem Betreten des Busses oder der Bahn (hier können Erhöhungen wie kleine Steinmauern oder Treppenstufen genutzt werden) auch das Aufstellen in Zweierreihen. Das Verhalten in Bus und Bahn, wie das zügige Einsteigen (in einer bestimmten Zeit) und Hinsetzen, aber auch die angepasste Gesprächslautstärke oder das spontane Sammeln an einem Treffpunkt (nach dem Aussteigen), kann in den Räumen der Einrichtung spielerisch geübt werden, z. B. mit dem Stopp-

Tanz-Spiel (Stopp-Hinsetzen) oder in Rollenspielen (Busfahrer:in, Fahrkartenkontrolleur:in, Fahrgast etc.). In Gesprächskreisen können weitere wichtige Punkte sensibel thematisiert werden: Worauf sollte ich beim Ein- und Aussteigen achten? Was kann ich tun, wenn es keinen Sitzplatz gibt? Wie verhalte ich mich in Notfällen (z. B. Was kann ich tun, wenn ich nicht mit ausgestiegen bin?).

Dieser Baustein legt den Fokus auf die Dokumentation der konkreten Nutzung von Nahverkehrsmitteln. Persönliche Erlebnisse, die während der Fahrten mit Bus und Bahn gemacht wurden, können durch die Kinder z. B. auf der Seite *Meine Wege* festgehalten werden. Weiterhin wird dringend empfohlen, einen vielperspektivischen Blick auf das Thema zu werfen (siehe Baustein *Blickwinkel auf Verkehr*).

### Materialien:

Bürgerstiftung Berlin (2023): Raus aus dem Kiez, rein in die Stadt! Meine Berlin-Rallye. Unterwegs mit den Öffis - ein Arbeits- und Erkundungsheft. Online verfügbar.

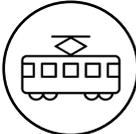
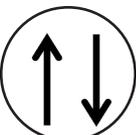
BVG (2010): Kinderfibel und Malbuch. Online verfügbar.

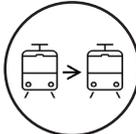
HVV (2022): Die hvv Rallye: Mit Bus und Bahn durch Hamburg. Online verfügbar.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2019): Bus- und Bahn-detektive. Forscherheft für Schülerinnen und Schüler. Ergänzendes Heft für Lehrkräfte ist verfügbar. Online verfügbar.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2021): Wir werden Bus-Profis. Online verfügbar.

**Deutschlandweite Aktionen und Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86**

Kompetenz	Beschreibung
Bus, Straßenbahn, S-/U-Bahn fahren 	Bei diesen Feldern geht es darum, dass die Kinder verschiedene Verkehrsmittel des ÖPNV kennenlernen. So kann zum Beispiel ein gemeinsamer Ausflug mit dem Bus, der Straßenbahn, U- oder S-Bahn geplant werden.
Ticket zeigen 	Ihr Ticket beim Einsteigen oder bei der Fahrgastkontrolle selbstständig vorzuzeigen, bringt den Kindern die korrekte Nutzung des ÖPNV näher. Auch können Kinder, sollten sie z. B. aufgrund ihres Alters noch kein Ticket benötigen, in den Ticketkauf für die erwachsenen Begleitpersonen einbezogen werden.
Blindenleitsystem erkennen 	Kinder auf Elemente von Blindenleitsystemen hinzuweisen, kann sie dazu anregen, andere Perspektiven einzunehmen. Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder haben unterschiedliche Funktionen, z. B. Abzweigfelder, Richtungsfelder, Warnfelder vor Hindernissen, Auffangstreifen auf Bahnsteigen.
ein- und aussteigen 	Bei der gemeinsamen Nutzung von Bus und Bahn können verschiedene Verhaltensweisen thematisiert werden, z. B. unterschiedliche Signalknöpfe, Verhaltensregeln beim Ein- und Aussteigen oder Hilfselemente wie Rampen.
Haltestellen erkennen 	Haltestellen im öffentlichen Raum wahrzunehmen und bewusst zu betrachten, kann die Kinder darin unterstützen, sich im öffentlichen Nahverkehr zu orientieren. Themen können z. B. sein: Name der Haltestelle, Liniennummer, Symbole für unterschiedliche Verkehrsmittel, Bestandteile von Haltestellen, Fahrziele, Weg von der Haltestelle zur Kita/Schule/nach Hause.
Anzeigen erkennen 	Auch das Erkennen von Anzeigen an Haltestellen und Bahngleisen hilft bei der Orientierung und Wahrnehmung. Hier können die Kinder je nach Entwicklungsstufe auch schon die Wartezeit und die Liniennummer ablesen oder einzelne Wörter erkennen, z. B. die Namen der Stationen.
Ausgang finden 	Besonders wichtig bei der Orientierung an Bahnhöfen ist es, den Ausgang zu kennen. Dabei können die Kinder die Symbole für Ausgänge, Rolltreppen und Fahrstühle kennenlernen und finden.

Kompetenz	Beschreibung
Ansagen hören 	Kinder verlassen sich im Verkehr häufig primär auf visuelle Reize. Daher kann es für sie eine Herausforderung sein, Geräusche zu verarbeiten. Ansagen auf Bahnhöfen und in Verkehrsmitteln bewusst wahrzunehmen, kann sie dabei unterstützen.
Hindernisse erkennen 	Im ÖPNV existieren Hindernisse für verschiedene Personengruppen: u. a. für Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen, seheingeschränkte Personen oder Rollstuhlfahrer:innen. Diese Hindernisse zu erkennen, erfordert einen Perspektivwechsel und fördert so die Sensibilität für die Bedürfnisse Anderer.
umsteigen 	Beim Umsteigen ist die Orientierung besonders wichtig. Hierbei können die Kinder zeigen, was sie schon gelernt haben: Symbole finden und erkennen, Ansagen beachten, Gleise an markierten Übergängen überqueren und mehr.
Hilfe finden 	Auch wenn die Kinder noch nicht selbstständig Bus und Bahn fahren, ist es wichtig, zu wissen, wo sie in Not-situationen Hilfe finden können. Das können z. B. andere Personen oder die Notrufsäule am Bahnsteig sein.
sicher und sozial in Bus und Bahn verhalten 	Im ÖPNV sind gegenseitige Rücksichtnahme und ein sicheres Verhalten zwingend notwendig, z. B.: Sitzplätze finden, Gesprächslautstärke anpassen, Alarmtöne beachten, Haltestangen benutzen, Sitzplätze für bestimmte Personen freigeben, anderen Personen gegenüber Rücksicht nehmen, Gepäckstücke rücksichtsvoll transportieren, nicht rennen oder (Roller/Fahrrad) fahren, Abstand zur Straße oder dem Gleisbett halten usw.
helfen 	Zu einem sozialen Miteinander gehört auch das gegenseitige Helfen. Thematisieren Sie mit den Kindern, wie sie anderen Personen helfen können, z. B. durch Stützen, Handhalten beim Treppensteigen, Sitzplatz anbieten. Vielleicht wurde den Kindern auch schon einmal geholfen und ihnen fallen noch viel mehr Möglichkeiten ein. Wichtig dabei ist, vorab immer zu fragen, ob die betroffene Person Hilfe haben möchte.
meide Ideen 	Lassen Sie die Kinder selbst überlegen, was für sie bei der Benutzung von Bus und Bahn noch bedeutsam ist.

## Unterwegs auf Rollen

S. 8-9 im mobiLogbuch

### Relevanz:

In der klassischen Verkehrserziehung steht das Fahrrad mit der Radfahrausbildung in der dritten oder vierten Klasse im Mittelpunkt. Dabei sind Kinder viel früher und vielseitiger mit einer Fülle an verschiedenen Fahrgeräten auf Rollen und Rädern unterwegs: Rutschfahrzeuge, Kettcars, Tretroller, Inlineskates, Laufräder und viele mehr. Manche von ihnen werden auch im Straßenverkehr genutzt und spielen dabei eine relevante Rolle für ihre alltäglichen Wege. Daher ist die Förderung eines kompetenten Umgangs wichtig. Gleichzeitig kann die Auseinandersetzung mit verschiedenen Fahrgeräten Kindern neue Möglichkeiten der Fortbewegung eröffnen und die Freude an aktiver Mobilität fördern. Es trainiert ihre motorischen Fertigkeiten, ihre Geschicklichkeit sowie ihren Gleichgewichtssinn und kann so auch auf das Radfahren vorbereiten.

### Ziele:

- Gesundheit und aktive Mobilität miteinander in Verbindung setzen (Ziel 3)
- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Bewegungsfreude fördern (Ziel 3)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Tretroller, Rollstühle, Laufräder, Skateboards usw. sind im Sinne des § 24 der Straßenverkehrsordnung „besondere Fortbewegungsmittel“ und überall dort erlaubt, wo auch das Zuzußgehen erlaubt ist. Das heißt, dass damit nicht auf Radwegen gefahren werden darf. Deshalb ist es besonders wichtig, den Kindern zu vermitteln, dass auf den Fußverkehr Rücksicht genommen werden muss.

Je nach technischer Schwierigkeit der Fahrgeräte und Entwicklung der Kinder kann der Baustein in Kita oder Grundschule behandelt werden.

Der Fokus im mobiLogbuch liegt auf der Nutzung eines Tretrollers, da diese in der Kita und der Grundschule weit verbreitet sind und auch im Straßenverkehr genutzt werden. Die Ausarbeitungen wurden in Zusammenarbeit mit der ADAC Stiftung und der für das Verkehrssicherheitsprogramm Roller Fit beauftragten Agentur OLIMA SPORT erstellt. Das mobiLogbuch gibt

den Kindern aber die Freiheit, ein Fahrgerät ihrer Wahl zu nutzen. Die Tabelle listet Übungen auf, die mit dem Roller, dem Rollstuhl, Inlineskates, Skateboard, Waveboard oder anderen Fahrgeräten der Wahl durchgeführt werden können.

**Hinweis:** Folgende Übungen lassen sich NICHT mit den aufgezählten Fahrgeräten durchführen:

Rückwärts fahren: Waveboard

Hüpfen: Waveboard, Rollstuhl (abhängig vom Modell)

Aus der Fahrt absteigen: Inlineskates, Rollstuhl

Werden andere Fahrgeräte genutzt, ist es sinnvoll sich im Vorfeld darüber Gedanken zu machen, welche Übungen durchgeführt werden können. Die Übungen fokussieren verschiedene Kompetenzbereiche: die Technik-, Geschwindigkeits- und Richtungskontrolle. Selbstverständlich können Sie auch gemeinsam mit den Kindern überlegen, wie sich die verschiedenen Kompetenzen trainieren lassen und in ein Parcours eingebaut werden können. Beim Aufbau eines Parcours ist es hilfreich, darauf zu achten, dass alle Kompetenzbereiche angesprochen werden.

### Materialien:

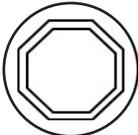
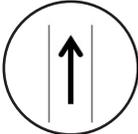
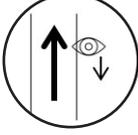
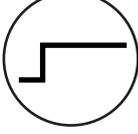
ADAC Stiftung (2022): Roller Fit - Kids mit Drive! Handreichung und Kartenset online verfügbar, zudem kostenlos bestellbar.

Bildungsserver Berlin Brandenburg (2020): Fahren, Rollen, Gleiten. Bewertungsvorschläge für den Sportunterricht (Rollbrett, Inlineskating, Waveboard). Online verfügbar.

Materialien zum Inlineskaten können bei OLIMA SPORT angefragt werden: [info@olima-sport.de](mailto:info@olima-sport.de)

Mobilitätsagentur Wien (2020): Leitfaden zur Kindergarten-Mobilitätsbox, S. 46 ff. Online verfügbar.

VCD (2017): 50 Spiele für mobile Kinder. (Buch)

Kompetenz	Beschreibung	TK	GK	RK
Sicher Anhalten 	Sicheres Anhalten ist eine Grundvoraussetzung für sicheres Fahren, insbesondere wenn das Fahrgerät auch im Straßenverkehr genutzt werden soll. Meist gibt es hierbei einfache und schwierigere Techniken. Verschiedene Möglichkeiten für Tretroller werden z. B. im Roller Fit-Programm der ADAC Stiftung erläutert.			
Spur halten 	Um das sichere Fahren in der Geraden zu üben, können mit Kreide zwei Linien aufgemalt werden, um so einen Korridor zu schaffen, der nicht verlassen werden darf. Die Schwierigkeit kann erhöht werden, indem der Korridor verengt wird oder die Kinder abgelenkt werden, z. B. mit Gegenständen, die ihnen am Rand gezeigt werden. Dies kann auch eine gute Vorübung für den Schulterblick sein.			
Rückwärts fahren 	Sich rückwärts fortzubewegen erfordert ungewohnte Bewegungsabläufe und trainiert so die technische Kontrolle der Kinder über ihr Fahrgerät.			
Eine Acht fahren 	Das Fahren einer Acht ist eine hilfreiche Übung, da so enge Kurven und starke Richtungswechsel trainiert werden können. Zur Markierung und Orientierung können beispielsweise zwei Reifen ausgelegt werden. Zur Schwierigkeitserhöhung können zwei Kinder von zwei Seiten gleichzeitig die Acht durchfahren. Begegnen sie sich in der Mitte, gilt rechts vor links. Dadurch wird nicht nur die Verkehrsregel trainiert, sondern auch das notwendige Fahrverhalten. Besonders fahrtüchtige Kinder können sich beim Begegnen mit der Faust oder Händeschütteln begrüßen.			
Sich klein machen 	Durch die Verlagerung des Körperschwerpunkts nach unten, können die Kinder einen sicheren Stand auf ihrem Fahrgerät erreichen. Um zu erfahren, wann sie sicher stehen, sind Übungen wie <i>sich groß machen</i> , <i>sich klein machen</i> oder <i>sich ganz klein machen</i> sinnvoll. So spüren die Kinder selber, welche Körperhaltung ihnen die meiste Sicherheit gibt.			
Schulterblick und Spur halten 	Wer im Straßenverkehr unterwegs sein möchte, muss den Überblick behalten können. Deshalb sollte auf allen Fahrgeräten der Schulterblick geübt werden. Zudem ist der Schulterblick auch eine gute Geschicklichkeitsübung, die den Kindern zu mehr Fahrsicherheit verhilft. Lassen Sie die Kinder dazu wieder in einem markierten Korridor fahren, den sie nicht verlassen dürfen. Ein schneller Blick nach hinten genügt nicht – die Kinder sollten etwas bestätigen, was hinter ihnen hochgehalten wird, z. B. ein Tier auf einem Schild, eine Matheaufgabe, die sie lösen sollen, ein Verkehrsschild usw.			
Ausweichen 	Da auch beim Ausweichen verschiedene Ausweich- und Kurventechniken möglich sind, sind gezielte Übungen sinnvoll. Für das Fahren im Straßenverkehr ist dies besonders wichtig, um z. B. plötzlich auftretenden Gefahren sicher ausweichen zu können. Lassen Sie die Kinder hier zu beispielsweise in einer Kurve um Hütchen fahren oder auf ein Signal hin ausweichen. Verschiedene Möglichkeiten für Tretroller werden z. B. im Roller Fit-Programm der ADAC Stiftung erläutert.			
eine Stufe überwinden 	Da im Straßenverkehr meist auf Gehwegen gefahren werden muss, ist das häufigste Hindernis die Bordsteinkante. Um diese sicher und schnell überwinden zu können, sollten verschiedene Techniken geübt werden. Die einfachste davon: Absteigen, Hochheben, Weiterfahren. Geübte Kinder können auch mittels verschiedener Sprungtechniken (siehe Kategorie <i>hüpfen</i> ) versuchen, die Kante zu überwinden. Die Übung hilft auch dabei, auf andere Hindernisse angemessen reagieren zu können.			

Kompetenz	Beschreibung	TK	GK	RK
Langsam bergab fahren 	Langsam bergab fahren: Gekonnt bergab zu fahren ist sicherheitsrelevant und sollte unbedingt geübt werden. Dabei geht es darum, langsam und kontrolliert durch angemessenen Einsatz der Bremstechniken bergab zu rollen.			
bergauf fahren 	Bergauf fahren verändert die Fahrdynamik und ist besonders anstrengend. Um das einmal auszuprobieren, genügt auch eine Brücke oder eine Rampe, auf der die Kinder bergauf und bergab fahren können.			
Hindernisse auf der Fahrbahn erkennen 	Der Fahrbahnbelag kann ein Sicherheitsrisiko darstellen, weshalb es wichtig ist, dass die Kinder einschätzen können, ob sie etwas langsamer fahren oder sogar schieben sollten. Lassen Sie die Kinder dazu auf verschiedenen Untergründen fahren, z.B. unbefestigten Wegen im Park, Asphalt, Kies oder Pflastersteinen. Es sollte außerdem auf Nässe und Rutschgefahr hingewiesen werden.			
Handzeichen geben 	Das kurze einhändige Fahren muss erlernt werden, um im Straßenverkehr Fahrtrichtungen angeben zu können. Gleichzeitig trainiert dies das Gleichgewicht der Kinder, was eine wichtige Grundlage zur Vermeidung von Stürzen darstellt. Verschiedene Gleichgewichtsübungen sind zum Beispiel im Roller Fit-Programm der ADAC Stiftung beschrieben. Beim Handzeichen geben sollte darauf geachtet werden, dass der gesamte Arm deutlich zur Seite gestreckt wird.			
Rechts und links im Wechsel abstoßen 	Viele haben eine Lieblingsseite, die sie zum Abstoßen nutzen. Herausfordernd kann es sein, sich auch mal mit der anderen Seite abzustoßen. Auf längeren Strecken ist es notwendig, dass auch mal das Bein gewechselt werden muss, weshalb sicheres Fahren auf beiden Seiten trainiert werden sollte. Lassen Sie die Kinder dazu abwechselnd rechts und links abstoßen. Beim Rollstuhlfahren ist es hingegen wichtig beide Arme gleichermaßen zu trainieren.			
Aus der Fahrt absteigen 	Manchmal reicht in einer Gefahrensituation ein Abbremsen oder Ausweichen nicht aus. Daher ist es sinnvoll das Absteigen während der Fahrt zu üben. Um den Schwierigkeitsgrad zu erhöhen, kann auch in einer Kurve abgestiegen werden.			
Zügig und sicher kreuz & quer fahren 	Bei dieser Übung sollen alle Kinder so schnell wie möglich, aber sicher fahren, das heißt es darf keine Zusammenstöße oder Unfälle geben. Dabei lernen die Kinder Geschwindigkeiten einzuschätzen, ihre eigene Geschwindigkeit zu kontrollieren, auf andere zu achten und sich gegenseitig auszuweichen.			
meine Ideen 	Lassen Sie die Kinder selbst überlegen, was sie mit ihrem jeweiligen Fahrgerät noch alles können oder was bei der Nutzung zu beachten ist.			

Technikkontrolle (TK)

Geschwindigkeitskontrolle (GK)

Richtungskontrolle (RK)

# Unterwegs mit dem Rad

S. 10-11 im mobiLogbuch

## Relevanz:

Im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung steht häufig die Sicherheitserziehung in Form von Regelkunde und Verhaltensprävention im Vordergrund. Die Grundlage für sicheres Radfahren bildet jedoch die Beherrschung des Verkehrsmittels. In Zeiten von Bewegungsmangel, Übergewicht und nachlassenden motorischen Fähigkeiten, ist dies keine Selbstverständlichkeit. Neben dem Erlernen des Umgangs mit dem Fahrrad bietet es sich außerdem an, das Thema aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten: umweltbezogen, historisch, gesellschaftlich-kulturell, technisch.

## Ziele:

- Gesundheit und aktive Mobilität miteinander in Verbindung setzen (Ziel 3)
- Bewegungsfreude fördern (Ziel 3)
- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)

## Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Als Unterstützung für das motorische Radfahrtraining verwenden wir im mobiLogbuch das Kreissymbol-System. Einen passenden Einstieg in das Radfahrtraining finden Sie auf Seite 78. Selbstverständlich können Sie auch gemeinsam mit den Kindern überlegen, wie sich die verschiedenen Kompetenzen trainieren lassen und in einen Parcours eingebaut werden können. Wichtig ist es, darauf zu achten, dass die Kinder möglichst viel Übungszeit haben, sie also viel gleichzeitig fahren zu lassen. Empfehlenswert ist es außerdem, mit Radfahrübungen schon zu Beginn der Grundschulzeit anzufangen.

Die Kreissymbole legen den Fokus auf motorische Übungen mit dem Rad. Das Thema Fahrrad ist außerdem eine wahre Fundgrube für eine Herangehensweise aus vielen verschiedenen Perspektiven und eignet sich damit hervorragend als Fokusthema im Sachunterricht, aber auch in allen anderen Fächern. Das Fahrrad kann der Ausgangspunkt für vielfältige Fragen und Probleme unserer Zeit sein. Gleichzeitig ist das Fahrrad sehr lebensnah und dadurch auch schon für jüngere Kinder im Elementarbereich als Thema geeignet. Hinweise und Ideen für eine vielperspektivische Betrachtung des Fahrrads und anderer Verkehrsmittel

finden Sie in den Ausführungen zum Baustein *Blickwinkel auf Verkehr* (Seite 48). Ergebnisse und Erlebnisse rund um das Thema Fahrrad können auch im mobiLogbuch auf der freien Seite des Bausteins *Unterwegs mit dem Rad* oder den *Freiraum*-Seiten festgehalten werden. Das kann beispielsweise sein:

- Zeichnung vom Traumfahrrad
- Anleitung zum Reifen flicken
- Ergebnisse eines Verkehrs-Checks in der Schulumgebung: Wie fahrradfreundlich ist es bei uns? (siehe Seite 83)
- Wortwolke zum Thema Fahrrad

## Materialien:

AKTIONfahRad: Schoolbikers. Magazin für schulisches Radfahren, Print und online verfügbar.

Landesverkehrswacht Berlin (2021): Motorisches Radfahrtraining für Kinder im Vorschulalter und für Grundschulkinder. Ein praxisorientiertes Kurs- und Übungsprogramm. Online verfügbar.

Landesverkehrswacht Berlin & BUND Berlin (2024): Velokids - Radfahrausbildung und -prüfung im Realraum. Kostenlos bestellbar.

Mobilitätsagentur Wien (2020): Leitfaden zur Kindergarten-Mobilitätsbox (S. 50), Fahrradheft und Wegweiser zur Fahrrad-Box. Online verfügbar.

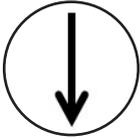
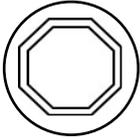
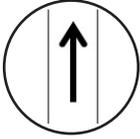
Online-Portal für das Radfahren an Kitas und Schulen (NRW), viele Tipps und Anregungen v.a. für die praktische Umsetzung: [www.radfahreninschuleundkita.de](http://www.radfahreninschuleundkita.de)

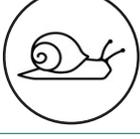
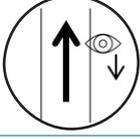
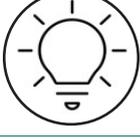
Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel und Arbeitsblätter (z.B. Fahrrad) sind kostenlos online verfügbar.

UDV (2021): Kinder lernen Radfahren. Informationen und praktische Übungen, S. 12 ff. Online verfügbar.

UDV & VMS (2010): Leitfaden „Auf Rollen und Rädern“, 2.-4. Klasse und Leitfaden „Fahrradwerkstatt“, Ganztagsbereich und ab der 5. Klasse. Online verfügbar.

**Deutschlandweite Aktionen und Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86**

Kompetenz	Beschreibung
<p data-bbox="148 275 335 297">Auf- und Absteigen</p> 	<p data-bbox="379 275 1469 360">Mit dem Auf- und Absteigen beginnt und endet jede Fahrt, dennoch fällt dies manchen Kindern schwer. Im Rahmen eines spielerischen Kennenlernens des Fahrrads (siehe Seite 74) kann dies geübt werden. Tipp: Beim Aufsteigen über das Hinterrad das Fahrrad leicht zur Seite neigen.</p>
<p data-bbox="148 566 335 589">Rückwärts schieben</p> 	<p data-bbox="379 566 1469 651">Beim Rückwärtsschieben und beim Rollen verändert sich das Fahrverhalten des Fahrrads. Das Verhalten des Fahrrads zu Beginn des Radfahrtrainings bewusst auszutesten, kann den Kindern dabei helfen, ein Gefühl dafür zu entwickeln.</p>
<p data-bbox="164 835 319 857">Sicher anhalten</p> 	<p data-bbox="379 835 1469 920">Sicher anhalten zu können ist schwieriger als gedacht und gleichzeitig eine Grundvoraussetzung für sicheres Fahrradfahren. Sicheres Bremsen und einen sicheren Stand zu finden, muss deshalb ebenfalls trainiert werden. Passende Übungen finden Sie dazu ab Seite 74.</p>
<p data-bbox="180 1104 303 1126">Spur halten</p> 	<p data-bbox="379 1104 1469 1155">Lassen Sie die Kinder durch einen markierten Korridor fahren, der nicht verlassen werden darf. Je enger, desto schwieriger wird es. Noch schwieriger wird es einhändig.</p>
<p data-bbox="140 1335 343 1357">Um die Kurve fahren</p> 	<p data-bbox="379 1335 1469 1442">Sicher und spontan Ausweichmanöver durchzuführen zu können, bereitet die Kinder auf das Fahren im Alltag vor. Lassen Sie die Kinder etwas schneller (10-15 km/h) in einem markierten Korridor fahren, aus dem sie ausbrechen müssen, um einem Hindernis auszuweichen. Hierfür müssen die Kinder angemessen bremsen und das Hindernis umfahren.</p>
<p data-bbox="172 1565 311 1588">Slalom fahren</p> 	<p data-bbox="379 1565 1469 1617">Eine passende Übung, die eine Gruppe von Kindern weitestgehend eigenständig durchführen können und stark differenziert werden kann, finden Sie auf Seite 80.</p>
<p data-bbox="164 1783 319 1805">Eine Acht fahren</p> 	<p data-bbox="379 1783 1469 1917">Hierbei werden abwechselnd Links- und Rechtskurve trainiert. Lassen Sie nach dem ersten Durchgang zwei Kinder von zwei Seiten gleichzeitig die Acht durchfahren. Begegnen Sie sich in der Mitte, gilt rechts vor links. Dadurch wird nicht nur die Verkehrsregel trainiert, sondern auch das notwendige Fahrverhalten. Die Kinder sollten dabei möglichst nicht ihre Füße absetzen. Noch schwieriger wird es einhändig. Besonders fahrtüchtige Kinder können sich beim Begegnen mit der Faust, Händeschütteln oder Abklatschen begrüßen.</p>

Kompetenz	Beschreibung
Stillstand ohne Füße 	Auf dem Fahrrad zum Stillstand zu kommen, ohne die Füße abzusetzen, trainiert den Gleichgewichtssinn und verbessert das Gefühl für das Fahrrad. Eine passende Übung hierzu finden Sie auf Seite 76.
Bergauf/bergab fahren 	Beim Bergauf- und Bergabfahren verändert sich die Fahrdynamik. Um erfolgreich bergauf zu fahren ist das korrekte Schalten wichtig. Im Notfall (bei Stillstand) müssen die Kinder außerdem angemessen auf das Rückwärtsrollen des Fahrrads reagieren können. Beim Bergabfahren wird schnell eine sehr hohe Geschwindigkeit erreicht, gleichzeitig verlängert sich der Bremsweg stark. Zum Austesten reicht auch eine Rampe oder Brücke.
Hindernisse erkennen 	Beim Fahrradfahren sind Hindernisse relevant, die zu Fuß kaum Beachtung finden: Straßenbahnschienen, Baumwurzeln, sich öffnende Autotüren. Gefährliche Hindernisse erkennen zu können und adäquat darauf zu reagieren, ist ein wichtiger Bestandteil der Fahrsicherheit. Thematisieren Sie mit den Kindern den korrekten Umgang (Abstand halten, 90-Grad-Winkel beim Überfahren von Straßenbahnschienen einhalten, Langsamfahren usw.) und auch mögliche Schäden am Fahrrad, z. B. durch hohe Bordsteinkanten.
Ganz langsam fahren 	Ein Schneckenrennen lässt die Kinder ihr Gleichgewicht und Fahrverhalten trainieren. Dabei soll so langsam wie möglich gefahren werden, ohne dass die Füße von den Pedalen genommen werden.
Handzeichen geben 	Handzeichen zu geben ist besonders im Straßenverkehr relevant. Zeigen Sie den Kindern, dass es wichtig ist, die Handbewegung nicht zögerlich, sondern klar und deutlich durchzuführen.
Gegenstand beim Fahren entgegennehmen 	Diese Aufgabe kann umgesetzt werden, indem ein Gegenstand von einem Tisch beim Vorbeifahren mitgenommen und an einem anderen Ort sicher abgestellt werden soll. Schwieriger wird es, wenn sich das Objekt auf einer niedrigeren Höhe befindet oder z. B. ein Becher mit Wasser gefüllt wird, das darin verbleiben soll.
Schulterblick und Spur halten 	Den Schulterblick durchzuführen, ohne die Spur zu verlassen, ist die Königsdisziplin des verkehrssicheren Radfahrens, die auch nicht alle Erwachsenen beherrschen. Lassen Sie die Kinder wieder in einem markierten Korridor fahren, den sie nicht verlassen dürfen. Ein schneller Blick nach hinten genügt nicht – die Kinder sollten etwas bestätigen, was hinter ihnen hochgehalten wird, z. B. ein Tier auf einem Schild, eine Matheaufgabe, die sie lösen sollen, ein Verkehrsschild usw. Um den Materialaufwand zu verringern, kann die Lehrkraft auch verschiedene Finger einer Hand hochhalten. Die Kinder sollen in dem Fall die Anzahl der Finger ansagen.
Radfahrausbildung 	Dieses Feld kann nach der Teilnahme an der Radfahrausbildung abgestempelt werden.
Meine Ideen 	Lassen Sie die Kinder selbst überlegen, was sie noch alles mit und auf dem Fahrrad können.

## Selbstständig unterwegs mit Bus und Bahn

S. 12-13 im mobiLogbuch

### Relevanz:

Bus, Straßenbahn, S- und U-Bahn stellen für Kinder wichtige Verkehrsmittel dar, da sie ihren Aktionsradius erheblich erweitern. Sie bieten ihnen die Möglichkeit, unabhängig von ihren Erziehungsberechtigten weitere Strecken zurückzulegen und entferntere Ziele selbstständig zu erreichen. Die Orientierung im öffentlichen Nahverkehr ist für viele Kinder jedoch eine große Herausforderung: Was ist die beste Verbindung von A nach B? Wie orientiere ich mich in einem Bahnhof? Was mache ich in unerwarteten Situationen? Im Zuge der praktischen Nutzung von Nahverkehrsmitteln können zudem die Vor- und Nachteile des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, Barrierefreiheit, sozial angemessenes Verhalten, Aufenthaltsqualität, Gestaltung der Verkehrsmittel und weitere Aspekte thematisiert werden.

### Ziele:

- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Kennenlernen von Regeln und Normen im Verkehr (Ziel 6)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Im mobiLogbuch ist das Thema *Bus & Bahn* zweimal zu finden. Die Seiten *Selbstständig unterwegs mit Bus & Bahn* thematisieren die Orientierung, das Verstehen von Fahrplänen, Anzeigen und Liniennetzen, das Kennenlernen von ÖPNV-Apps sowie das Verhalten in unerwarteten Situationen. Sie richten sich an Kinder im fortgeschrittenen Grundschulalter. Das Ziel ist es, die Kinder darauf vorzubereiten, selbstständig den ÖPNV zu nutzen. Hinweise für die Umsetzung in der Praxis finden Sie in der nebenstehenden Tabelle.

Für das Kennenlernen des öffentlichen Nahverkehrs eignen sich neben gemeinsamen Fahrten im Rahmen von Ausflügen auch Haltestellenerkundungen oder Stadtrallyes. Durch Stadtrallyes können z. B. Zeichen und Schilder in Verkehrsmitteln, Tickets und Fahrpreise, Lesen von Fahrplänen, Finden von Verbindungen oder Verstehen des Liniennetzes thematisiert werden. Für die selbstständige Planung einer Stadtrallye können die Angebote von anderen Verkehrsverbänden lokal angepasst werden.

## Der Zukunftszug

Während der Fahrt mit dem Regionalzug ins Fitnessstudio gehen, gemeinsam mit anderen ein Sportereignis schauen, das Fahrrad entspannt in einem Fahrradabteil abstellen oder in einer Schlafkabine ein Nickerchen machen? Das könnte bald alles keine Zukunftsmusik mehr sein. Die Deutsche Bahn testet in Ideenzügen neue Dienstleistungen und Ausstattungsobjekte, die zukünftig im Regionalverkehr oder auch in der S-Bahn realisiert werden sollen. Fahrgäste werden in den Entwicklungsprozess mit eingebunden, indem sie die Neuheiten testen und Rückmeldungen geben. Einige Veränderungen wurden bereits in echten Zügen umgesetzt. In München fahren inzwischen S-Bahnen mit Familien-Lounge, in Stuttgart wurden in den S-Bahnen die Mehrzweck und -Fahrradbereiche vergrößert.

### Materialien:

Bürgerstiftung Berlin (2023): Raus aus dem Kiez, rein in die Stadt! Meine Berlin-Rallye. Unterwegs mit den Öffis - ein Arbeits- und Erkundungsheft. Online verfügbar.

iMint Akademie & SenBJF: Berliner S- und U-Bahnnetz. (Berlin mathematisch). Online verfügbar.

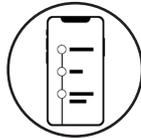
HVV (2022): Die hvv Rallye: Mit Bus und Bahn durch Hamburg. Online verfügbar.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2019): Bus- und Bahn-detektive. Forscherheft für Schülerinnen und Schüler. Ergänzendes Heft für Lehrkräfte ist verfügbar. Online verfügbar.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2021): Wir werden Bus-Profis. Online verfügbar.

**Deutschlandweite Aktionen und Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86**

Kompetenz	Beschreibung
Fern-/Reisebus, Regionalzug, Fernzug fahren 	Für manche Kinder ist eine Fahrt mit einem Zug oder Reisebus etwas ganz Besonderes, was sie noch nie erlebt haben. Eventuell lässt sich ein gemeinsamer Ausflug oder eine Klassenfahrt mit einem dieser Verkehrsmittel arrangieren. Dabei kann das Finden von Sitzplätzen, die verschiedenen Abteile und Einrichtungen im Zug oder die Mitnahme von Fahrrädern thematisiert werden.
ÖPNV-App bedienen 	Ein hilfreiches Mittel zum Suchen und Planen von Verbindungen und dem Ticketkauf sind ÖPNV-Apps. Die meisten Verkehrsverbünde bieten ihre eigenen Apps an, es gibt aber auch unabhängige App-Anbieter. Den Umgang damit zu lernen, ist eine sinnvolle Ergänzung, um sich eigenständig mit dem ÖPNV durch die Stadt bewegen zu können.
Fahrplan lesen 	Um Fahrpläne des lokalen Verkehrsverbunds lesen zu können, sollten folgende Aspekte thematisiert werden: Haltestellenname, Linien, Abfahrtszeiten, Stationenabfolge, durchschnittliche Fahrzeit. An S- und U-Bahnhöfen gibt es häufig zusätzliche Orientierungshilfen, z. B. eine „Perlenschnur“.
am Zielort orientieren 	Die Orientierung am Zielort fällt nicht immer leicht, v. a. an unterirdischen Bahnhöfen. Informationstafeln können bei der Orientierung helfen. Außerdem gibt es an den meisten Haltestellen und Bahnhöfen hierzu eine Umgebungskarte.
Liniennetz verstehen 	Das Liniennetz kann auf den ersten Blick verwirren, weshalb eine angeleitete Annäherung sinnvoll ist. Relevant können dabei der Vergleich mit einem Stadtplan, die verschiedenen Tarifzonen, die Endhaltestellen, die Farben der einzelnen Linien und die Markierungen barrierefreier Stationen sein. Als Vorbereitung auf die Fahrt mit dem ÖPNV können hierzu Aufgaben im Klassenraum gestellt werden.
Anzeige lesen 	Um die Anzeigen am Gleis oder der Haltestelle lesen zu können, sollten die Kinder die verschiedenen Bestandteile kennenlernen: Liniennummer, Richtungsangabe, Zeitangabe.

Kompetenz	Beschreibung
Fahrt planen 	Wenn die Kinder den Umgang mit Fahrplan und Liniennetz gelernt haben, können sie eigenständig ihre Fahrt planen. Auch das kann als Trockenübung zunächst im Klassenraum durchgeführt werden. Wie kommt man am schnellsten von einer Station zur anderen? Wie klappt es, wenn man im Rollstuhl sitzt oder mit möglichst wenig Umstiegen?
Ticket kaufen 	Tickets können in Geschäften, am Automaten, in der App oder im Verkehrsmittel gekauft werden. Dabei müssen die Tarifzonen und die Gültigkeitsdauer beachtet werden. Häufig gibt es einen Kindertarif, der aber nur bis 14 Jahre gilt.
Fahrplanänderungen verstehen 	Bei der Nutzung des ÖPNV kommt es immer wieder zu unerwarteten Situationen, z. B. plötzlichen Fahrplanänderungen. Für Kinder kann es hilfreich sein, solche Situationen vorab durchzuspielen, um im Notfall zu wissen, wie sie sich verhalten sollten. Fragen können z. B. sein: Wie gehe ich damit um, wenn die U-Bahn nicht fährt und es einen Schienenersatzverkehr gibt? Wo finde ich meine Haltestelle, wenn diese aufgrund von Bauarbeiten verlegt wurde? Wie verhalte ich mich bei Verspätungen und Ausfällen?
Handeln in Notsituationen 	Nicht alle unerwarteten Situationen können vorab trainiert werden, weshalb es wichtig ist, einen Notfallplan zu entwickeln. Die Kinder sollten u. a. Notrufsäulen und -knöpfe sowie Notbremsen kennen und verstehen, welche Funktionen diese haben. Das Thema Notfall wird auch im Baustein ‚Erste Hilfe und Notfälle‘ aufgegriffen.
meine Ideen 	Lassen Sie die Kinder selbst überlegen, was für sie bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel noch bedeutsam ist.

## Blickwinkel auf Verkehr

S. 14-15 im mobiLogbuch

### Relevanz:

Die vorhergehenden Seiten im mobiLogbuch setzen den Fokus auf den kompetenten Umgang mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Eine umfassende Mobilitätsbildung fördert zudem eine vielfältige Betrachtungsweise von Verkehr. Die fünf Perspektiven des Sachunterrichts finden hierbei ebenso Berücksichtigung wie Sprache, Ästhetik und Mathematik.

### Ziele:

- Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität kennenlernen (Ziel 1, 2 und 3)
- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraums und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Perspektivwechsel fördern (Ziel 4)
- Förderung einer selbstbestimmten Verkehrsmittelwahl (Ziel 5)
- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Regeln und Normen im Verkehr kennenlernen und unterschiedliche Regel- und Normsysteme miteinander vergleichen (Ziel 6)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Die Kreissymbole (siehe Tabelle) greifen verschiedene Perspektiven auf, die dem Sachunterricht entnommen sind. Es bestehen aber zahlreiche weitere Anknüpfungspunkte. Mögliche Themen und Inhalte können außerdem sein:

- Umwelt und Klima: Welche Verkehrsmittel sind klimafreundlich, welche schaden dem Klima?
- Raum: Wie sieht eine fahrradfreundliche Stadt aus? Wie fahrradfreundlich ist unsere Schulumgebung?
- Gesellschaft: Welche positiven Auswirkungen hat das Fahrradfahren auf unsere Gesellschaft, z. B. in Bezug auf Gesundheit, Wirtschaft und Stadtplanung?
- Geschichte: Wie wurde das Fahrrad früher genutzt? Welche spezielle Bedeutung hatte es für Frauen? Wie sahen andere Verkehrsmittel früher aus?
- Global: Woher kommen die Einzelteile meines

Fahrrads? Welche Verkehrsmittel werden in anderen Teilen der Welt genutzt?

- Technik: Wie werden öffentliche Verkehrsmittel in Zukunft ausgestattet sein? Wie ist ein Fahrrad oder ein Roller aufgebaut? Wie funktioniert ein Dynamo? Wie flicke ich einen Reifen? Was ist ein Pedelec, ein Lastenrad oder ein Handbike? Was ist der Unterschied zwischen E-Autos und Verbrennern?
- Sprache: Wie werden die Einzelteile verschiedener Verkehrsmittel bezeichnet? Welche Geschichten erleben die Kinder im Verkehr? Wie werden verschiedene Verkehrsmittel in den Medien dargestellt?
- Musik/Kunst: Wie zeichne ich ein Fahrrad? Wie klingt eine Klingel? Welche Bus- oder Bahngeschichten werden in Film oder Theater dargestellt?
- Mathematik: Wie berechne ich die durchschnittliche Dauer des Schulwegs unserer Klasse? Wie berechne ich die Kosten eines Tickets?

### Materialien:

Blümer, Heike (2013): Von der Laufmaschine zum Kettenantrieb. In: Grundschule Sachunterricht, Heft 58, Friedrich Verlag.

Deutsche Sporthochschule Köln: [www.veloversity.de](http://www.veloversity.de). ist ein E-Learning Portal zum Thema Fahrrad für weiterführende Schulen ab der 5. Klasse, die leichte Schwierigkeitsstufe entspricht 5.-6. Klasse.

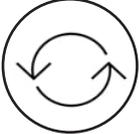
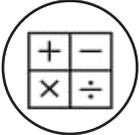
Eine Welt Netzwerk Thüringen: Mit dem Fahrrad um die Welt – Mein Fahrrad global. Begleitheft für Lehrkräfte und ReferentInnen zum Fahrradlernparcours für die Klassen 3-6. Begleitendes Padlet online verfügbar.

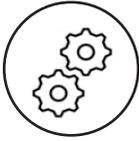
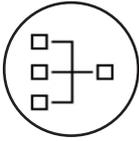
Lemmen, Klaus (2019): Fahrzeuge der Zukunft - Visionen von Kindern und Erwachsenen. In: Sachunterricht Weltwissen, Ausgabe 1, Westermann Verlag.

Luysberg, Anja (2019): Konstruktion von Räderfahrzeugen. In: Sachunterricht Weltwissen, Ausgabe 1, Westermann Verlag.

Sendung mit der Maus: Fahrradbau (vier kurze Filme). Online verfügbar.

Sendung mit der Maus: Fahrradreifen. Online verfügbar.

Kompetenz	Beschreibung	Perspektive	Verknüpfung
<p>Wiederkehrendes Verhalten erkennen</p> 	<p>Die Verkehrswelt ist geprägt von wiederkehrenden Verhaltensmustern, z. B. stoppen bei Rot, rechts und links gucken, Sitzplatz finden. Hierbei kann zwischen dem nie vollständig verlässlich wiederkehrenden Verhaltensmustern von Menschen und dem verlässlich wiederkehrenden Verhalten von Technikartefakten (z.B. Ampelschaltung oder das Ein- und Ausfahren von ÖPNV-Fahrzeugen) unterschieden werden. Dieses zu erkennen, kann Kindern dabei helfen, sich im Verkehr zu orientieren, Routinen aufzubauen, Regeln wahrzunehmen und einzuhalten.</p>	<p>Sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektive</p>	<p>Baustein: Meine Wege</p>
<p>Mit Wegezeiten rechnen</p> 	<p>Das Messen und Rechnen mit Wegezeiten eignet sich als gemeinsame Aktion in der Klasse. Beispielsweise können die Kinder die Dauer ihres Schulweges messen. Daraus kann eine Gesamtdauer, der Durchschnitt oder Median ermittelt werden.</p>	<p>Mathematische Perspektive</p>	<p>Baustein: Meine Wege</p>
<p>Pflegen oder warten</p> 	<p>Zur Nutzung eines eigenen Verkehrsmittels gehört auch das Wissen um die Pflege und Wartung. Ein Besuch bei einer Werkstatt für Fahrräder oder Rollstühle oder eine Reparatur-AG kann die Kinder beispielsweise an den Umgang mit ihrem eigenen Fortbewegungsmittel heranführen.</p>	<p>Technische Perspektive</p>	<p>Baustein: Technik</p>
<p>Verkehr weltweit beschreiben</p> 	<p>Eine globale Perspektive lässt sich auf verschiedenen Ebenen einnehmen: Wie ist der Verkehr in anderen Ländern gestaltet? Wie funktioniert transnationaler Verkehr? In diesem Zusammenhang kann beispielsweise auch thematisiert werden, woher die Einzelteile unserer Verkehrsmittel kommen und weshalb sie in anderen Teilen der Welt hergestellt werden.</p>	<p>Globale Perspektive</p>	<p>Baustein: Meine Wege, deine Wege</p>
<p>Reim finden</p> 	<p>In der Verkehrswelt gibt es viele spezifische Wörter und Begriffe, die manchen Kindern noch unbekannt sind. Eine Annäherung kann durch die Entwicklung eigener Reime zum Thema Verkehr geschehen. Dies kann z. B. im Sprach- oder Musikunterricht verortet werden.</p>	<p>Sprachliche Perspektive</p>	<p>Baustein: Meine Wege; Mein Viertel, meine Nachbarschaft</p>
<p>(Fahrzeug-)Teile benennen</p> 	<p>Einzelne (Fahrzeug-)Teile benennen zu können, kann einerseits die Grundlage für ein technisches Verständnis schaffen und andererseits den Wortschatz erweitern. Dies können technische Fahrzeugteile sein oder auch Alltagsbegriffe, z. B. der Sitz, der Griff oder der Knopf.</p>	<p>Technische und sprachliche Perspektive</p>	<p>Baustein: Technik</p>
<p>Verkehrsraum beschreiben</p> 	<p>Die alltägliche Umgebung bewusst wahrzunehmen, ist der erste Schritt in Richtung Reflexion. Das Beschreiben des Verkehrsraumes kann Kindern dabei helfen, sich ihre verkehrliche Umgebung bewusst vor Augen zu führen und sie in ihrer Orientierung stärken. Leitfragen können dabei z. B. sein: Wie sieht ein Radweg aus? Woran erkenne ich den Übergang zwischen Gehweg und Straße?</p>	<p>Raumbezogene Perspektive</p>	<p>Baustein: Meine Wege; Mein Viertel, meine Nachbarschaft</p>

Kompetenz	Beschreibung	Perspektive	Verknüpfung
Verkehrsraum untersuchen 	Dieses Feld geht einen Schritt weiter und baut auf der Beschreibung des Verkehrsraumes auf. Mögliche Leitfragen können sein: Wie viel Platz steht den verschiedenen Verkehrsmitteln zu? Wie ist eine Ampelschaltung aufgebaut? Welche Barrieren erschweren die Mobilität? Hierbei geht es auch darum, die Kinder darin zu stärken, eine Bewertung der Verkehrsumgebung aus ihrer Perspektive vorzunehmen, beispielsweise in Form eines Fußverkehrs- oder Radwege-Checks.	Raumbezogene Perspektive	Baustein: Meine Wege; Mein Viertel, meine Nachbarschaft; Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft
Verkehrsmittel vergleichen 	Verkehrsmittel können unter vielen verschiedenen Gesichtspunkten verglichen werden, z. B. Gesundheit, Klima, Umwelt, Lärm, Feinstaub, Kapazität, Verfügbarkeit, Reisedauer. Ein Vergleich kann Kindern dabei helfen, ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren und sie in Entscheidungen der Verkehrsmittelwahl unterstützen.	Naturwissenschaftliche, sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektive	Baustein: Klima; Umwelt und Verkehr; Zukunftsvisionen
Funktionsweise erklären 	Indem sich Kinder mit der technisch-praktischen Funktionsweise verschiedener Verkehrsmittel auseinandersetzen, können sie lernen, Funktionszusammenhänge zu erkennen und Wirkungsweisen zu verstehen. Hierfür eignet sich das Fahrrad besonders gut, da hier die Mechanik von Antrieb, Bremsen oder Dynamo anschaulich und lebensnah vermittelt werden können. Auch die Funktionsweise von beispielsweise E-Bus, Rollstuhl, U-Bahn oder Flugzeug kann thematisiert werden.	Technische Perspektive	Baustein: Technik
Aufgabe von Verkehr erklären 	Welche Funktion erfüllt Verkehr? Ist Verkehr notwendig? Können alle Menschen gleichermaßen am Verkehr teilnehmen? Diese und ähnliche Fragen können Kinder zur Bedeutung von Verkehr zum Nachdenken anregen. Dabei sollten auch die negativen Auswirkungen von Verkehr und die Folgen dessen, wenn eine Teilnahme am Verkehr nicht ermöglicht wird, thematisiert werden (siehe „Meine Wege, deine Wege“ auf Seite 56).	sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektive	Baustein: Meine Wege, deine Wege
Bezugswörter finden 	Als Grundlage für eine sprachliche Annäherung können Wörter und Begriffe gesammelt werden, die mit dem Thema Verkehr in Zusammenhang stehen. Das können alltägliche Bezeichnungen (z. B. schließen, einfahren, die Haltestelle) oder technische Begriffe (z. B. der Dynamo, die Batterie) sein.	Sprachliche Perspektive	Baustein: Technik; Meine Wege
Verkehr zählen 	Verkehrszählungen können im Rahmen eines Kiezspaziergangs durchgeführt werden. Im Anschluss können die Daten zum Rechnen verwendet werden.	Mathematische Perspektive	Baustein: Mein Viertel, meine Nachbarschaft

Kompetenz	Beschreibung	Perspektive	Verknüpfung
Daten darstellen 	Daten, die im Rahmen von Verkehrszählungen oder Messungen von den Kindern erhoben wurden, können in Form von Tabellen oder Diagrammen dargestellt werden.	Mathematische Perspektive	Baustein: Mein Viertel, meine Nachbarschaft
Zeitzeugen befragen 	Um eine Vorstellung davon zu bekommen, wie sich der Verkehr im Laufe der Zeit verändert hat, können Kinder Zeitzeugenbefragungen durchführen, z. B. die eigenen Großeltern interviewen. Fragen können dabei sein: Wie bist du früher zur Schule gekommen? Wie sahen die Straßen aus, als du ein Kind warst? Was hat sich verändert? Was gefällt dir daran, wie es heute ist und was gefiel dir daran, wie es damals war?	Historische Perspektive	Baustein: Meine Wege, deine Wege
Bild zeichnen 	Ein Bild eines Verkehrsmittels zu zeichnen, insbesondere eines Fahrrads, klingt banaler als es ist. Vorab können die Kinder sich mit den Einzelteilen und der Funktionsweise auseinandersetzen, um das gewählte Verkehrsmittel möglichst realitätsnah abzubilden. Die bildliche Auseinandersetzung kann ihnen dabei helfen, ihr technisches Verständnis zu verbessern. Es kann aber auch eine kreativere Herangehensweise gewählt werden, z. B. indem ein Fantasie-Verkehrsmittel gezeichnet werden soll.	Künstlerische und technische Perspektive	Baustein: Technik; Zukunftsvisionen



Abb. 18. Vor- und Nachteile des Fahrrads aus Kinderperspektive (© MoBild)

S. 16-17 im mobiLogbuch; Impulskarten

### Relevanz:

Um die Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten städtischer Räume für Kinder hinterfragbar zu machen, bietet es sich an, den Kindern zunächst ihre alltäglich erlebten Wege bewusst zu machen. Ihre Umgebung wird von ihnen oft als unveränderbar wahrgenommen. Die Auseinandersetzung mit ihren alltäglichen Wegen soll sie an eine kritische Denkweise heranführen.

### Ziele:

- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraumes und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität kennenlernen (Ziel 1, 2 und 3)
- Förderung einer selbstbestimmten Verkehrsmittelwahl (Ziel 5)
- Kennenlernen von Regeln und Normen im Verkehr (Ziel 6)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Die Wege, die Kinder zurücklegen, sei es zur Kita, Schule oder in der Freizeit, bieten vielfältige Anknüpfungspunkte für eine kreative Auseinandersetzung. Relevante Punkte sind die Verkehrsmittelwahl, die vorhandene Infrastruktur, und die Auswirkungen, die Mobilitätsformen auf die Umwelt und Gesellschaft haben.

Die unterschiedlichen Erlebnisse und Eindrücke der Kinder eignen sich als Einstieg: Was sehe/höre/rieche/fühle ich, wenn ich zu Fuß/mit dem Roller/Rad/Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs bin? In den unten aufgeführten Materialien gibt es eine Vielzahl an Übungen, die neue Perspektiven auf die Beschaffenheit der Umgebung und die eigenen Wege ermöglichen. Wie lassen sich die Wege der Kinder beispielsweise musikalisch untermalen? Welche Fundstücke lassen sich auf dem Weg zur Kita oder Schule entdecken? Wie lange sind die Kinder unterwegs, wenn sie zum Einkaufen, zur besten Freundin oder zu ihren Großeltern fahren? Wie sind unsere Wege und Straßen strukturiert, wo ist dort Platz für Kinder?

Die Regeln und Schilder, denen Kinder auf ihren Wegen begegnen, können als Ausgangspunkt genommen werden, um über den generellen Nutzen von Regeln,

ihre Verhandelbarkeit und Veränderbarkeit zu reflektieren. Der Fokus sollte dabei grundsätzlich auf den Verkehrsschildern liegen, die für Kinder der jeweiligen Altersgruppe relevant sind. Im Elementarbereich sind dies vor allem Schilder, die den Fußverkehr regeln oder Kindern bestimmte Rechte einräumen (z. B. „Spielstraße“, nicht zu verwechseln mit „verkehrsberuhigter Bereich“).

Um ihre genutzten Verkehrsmittel zu dokumentieren, können Kinder ein Mobilitätstagebuch führen und darin notieren, wie sie ihre Wege zurückgelegt haben. Um zur Reflexion anzuregen, kann außerdem dokumentiert werden, wie sie sich dabei gefühlt haben (z. B. mithilfe von Emojis) und was dieses Gefühl ausgelöst hat. Bei jüngeren Kindern kann das Tagebuch einfach gehalten und gemeinschaftlich mittels Stempeln umgesetzt werden, ältere Kinder können weitere Angaben ergänzen, z. B. die Dauer. Die Zeitangaben können im Mathematikunterricht weiterverwendet werden. Darauf aufbauend können die verschiedenen Verkehrsmittel hinsichtlich Kriterien der Nachhaltigkeit sowie der Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft bewertet werden (siehe auch Seite 10).

Kinderverkehrsgutachten und Fußverkehrs-Checks sind Möglichkeiten, um gemeinsam mit Kindern die Qualität der Fußverkehrsanlagen in der Nachbarschaft (Wege, Plätze, Querungsanlagen) zu prüfen. Dabei gilt es zu beachten, dass nicht alle die gleichen Ansprüche und Bedürfnisse haben. Mittels Beobachtungen, Zählungen, Befragungen o. ä. kann untersucht werden, inwiefern die Fußverkehrsanlagen allen Menschen eine vielfältige Nutzung ermöglichen (Zurücklegung von Wegen, Spielen, Sitzen, Kommunikation). Eine Auflistung der Defizite und Verbesserungsvorschläge können anschließend lokalen Politiker:innen überreicht werden.

### Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

- Zeichnungen der Alltagswege (siehe Abbildungen rechts)
- Dokumentation der Geräusche, Gerüche, Verkehrsschilder, erlebten Ereignissen usw. auf ihrem Weg zur Schule/Kita
- Einkleben von Fundstücken
- Ergebnisse eines Mobilitätstagebuchs
- Ergebnisse eines Kinderverkehrsgutachtens oder eines Fußverkehrschecks
- Ergebnisse eines Verkehrsmittelvergleichs

## Materialien:

FUSS (o.J.): Hinweise zur Durchführung von Fußverkehrschecks. Richten sich nicht an Kinder, können aber entsprechend vereinfacht durchgeführt werden. Online verfügbar.

BZgA (2019): Gesunde Mobilität. Aus der Reihe: gesund und munter. Nr. 32/2019, S. 15.

Gottmann, Tina (2020): Meine Wege – Meine Orte: Ein Wege-Portfolio für die Grundschulzeit. In: Praxis Grundschule, Ausgabe 6, Westermann Verlag.

Klima-Bündnis (2022): Kleine Klimaschützer unterwegs, Begleitheft für LehrerInnen und ErzieherInnen (Klima-Bündnis), S. 21. Online verfügbar.

Mobilitätsagentur Wien (2020): Leitfaden zur Kindergarten-Mobilitätsbox, S. 32. Online verfügbar.

Mobilitätsagentur Wien (2019): Wegweiser. Spannende Ideen für Ihren Unterricht zur Verkehrs- und Mobilitätsbildung, S. 9 ff. Online verfügbar.

Praxis Grundschule (2022): Wege - beschreiben, erforschen, gestalten. Ausgabe 5, Westermann Verlag.

VCD (2017): 50 Spiele für mobile Kinder (Buch).

UKB (2021): Der mobile Bär. Arbeits- und Erkundungsheft für den sicheren Schulweg. Klassenstufe 1/2 bzw. 3/4. Als Printversion sowie online verfügbar.

## Deutschlandweite Aktionen siehe Seite 86



Abb. 19. Schulwegzeichnungen von Kindern in der 3. Klasse (© MoBild)

## Mein Viertel, meine Nachbarschaft

S. 18-19 im mobiLogbuch; Impulskarten

### Relevanz:

Die unmittelbare Wohn- und Kita- oder Schulumgebung kennenzulernen ist für Kinder ein wichtiger Schritt in Richtung Selbstständigkeit. Nur so können sie ihren Aktionsradius Stück für Stück erweitern.

### Ziele:

- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraumes und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Die eigene Nachbarschaft lässt sich am besten durch die praktische Erfahrung vor Ort erkunden. Lassen Sie die Kinder z. B. als Verkehrsdetektive ihre Umgebung untersuchen. Dabei können vielfältige Themen angesprochen werden und im Anschluss kontextualisiert oder vertieft werden. Mit erhobenen Verkehrsdaten lässt sich beispielsweise im Mathematikunterricht rechnen, das Thema Lärm in Verbindung zu Gesundheit setzen, die Versiegelung durch Straßen in Verknüpfung mit Umwelt- und Klimathemen behandeln. Stadtteilspaziergänge lassen sich flexibel an die Gruppengröße, die Möglichkeiten vor Ort, das Alter und das Thema anpassen. Einige Themenvorschläge für Spaziergänge sind:

- **Verkehrsdaten:** Wie viele Autos fahren innerhalb von zehn Minuten durch unsere Schulstraße? Wie viele Personen sitzen im Durchschnitt in den Autos? Wie viele Menschen sind zu Fuß / mit dem Fahrrad / mit dem Roller unterwegs? Wie lange brauchen wir für die Überquerung einer Straße an einer Ampel / an einem Zebrastreifen / ohne Querungshilfe?
- **Flächenverteilung:** Wie viel Platz nimmt ein parkendes Auto ein? Wie könnte der Platz stattdessen genutzt werden? Wie breit sind unsere Geh- und Radwege?
- **Kinder:** Wie bewegen sich kleine und große Kinder im Viertel fort? Ist das Viertel kinderfreundlich gestaltet? Warum? Warum nicht? Wie ließe sich das verändern?
- **Lärm:** Welche Geräusche hören wir im Park, auf

dem Spielplatz, vor der Kita und neben einer Hauptverkehrsstraße? Warum kann Lärm krank machen?

- **Straßen, Gehwege und Versiegelung:** Wie sehen unsere Gehwege und Straßen aus? Welche Informationen befinden sich auf Schachtdeckeln (Regenwasser, Abwasser, Gas Strom und Internetanschluss)? Auf welchem Untergrund kann man am besten mit dem Roller fahren? Welche Probleme verursacht das Abdecken und Versiegeln von großen Flächen?
- **Lieblingssorte:** Was sind unsere Lieblingsorte und wie kommen wir dorthin? Warum gefällt es uns dort? Was fehlt anderen Orten, um sie zu Lieblingsorten zu machen?
- **Raubegriffe reflektieren:** Was macht mein Viertel, meine Nachbarschaft aus? Unterscheidet sich mein Blick, wenn ich zwischen Perspektiven unterscheidet? Woher stammen Eindrücke über mein Viertel, wie wird es durch andere benannt und beschrieben?



Abb. 20. Eine Kita-Gruppe unterwegs beim Kiezspaziergang (© MoBild)

Ein Beispiel für einen Kiezspaziergang zum Thema Versiegelung und die Auswirkungen auf die Umwelt für Kinder im Elementarbereich finden Sie auf Seite 72. Um den Kindern zu ermöglichen, ihren eigenen Interessen nachzugehen, können Sie die Kinder selbst bestimmen lassen, was sie als Verkehrsdetektive untersuchen möchten.

Für ein größeres Projekt und eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem eigenen Viertel bietet sich die Erstellung eines Stadtplans für Kinder an. Stadtpläne von Kindern für Kinder sind eine gute Möglichkeit, um die Orientierung in der Nachbarschaft zu schärfen und Kindern eine Erweiterung ihres Aktionsradius zu ermöglichen. So können sie eigenständig erfahren, wo es den besten Kletterbaum, das leckerste Eis und

den größten Spielplatz in ihrer Nähe gibt. Auch wenn keine eigene Karte erstellt wird, kann die Erkundung des Viertels als Anlass genommen werden, mit den Kindern Stadtpläne näher zu betrachten. Die abstrakte Darstellungsweise ist für Kinder herausfordernd.

### Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

Im mobiLogbuch können die Ergebnisse einer Stadtteil-erkundung festgehalten werden, z. B. zum Abschluss einer Projektzeit. Das können erhobene Daten zum Verkehr, ein gemaltes Bild, eine Fotocollage mit Fotos aus dem Viertel oder von gesammelten Fundstücken sein. Die konkreten Themen können dabei variieren. Arbeitsaufträge könnten beispielsweise sein:

- Zeichne eine Karte von deinem Viertel und zeichne deine Lieblingsorte ein.
- Erstelle eine Fotocollage mit Fotos aus deinem Viertel. Klebe auf der linken Seite Fotos von Orten auf, die dir nicht gefallen. Klebe auf der rechten Seite Fotos von Orten auf, die dir gut gefallen.
- Male ein Bild, wie du den Platz eines geparkten Autos gerne nutzen würdest.
- Schreibe die gesammelten Informationen über den Verkehr in deinem Viertel auf.
- Beschreibe unterschiedliche Blicke auf dein Viertel. Wer könnte ein bestimmtes Bild des Viertels erzeugen wollen?

### Materialien:

Gottmann, Tina (2020): Meine Wege – Meine Orte: Ein Wege-Portfolio für die Grundschulzeit. In: Praxis Grundschule, Ausgabe 6, Westermann Verlag.

Kinder- und Jugendbeteiligung in Berlin-Lichtenberg (2023): Online sind für alle Ortsteile des Bezirks beispielhafte Kinderkiezarten zu finden.

Klima-Bündnis (2022): Kleine Klimaschützer unterwegs, Begleitheft für LehrerInnen und ErzieherInnen, S. 19. Online verfügbar.

Mobilitätsagentur Wien (2020): Leitfaden zur Kindergarten-Mobilitätsbox, S. 24ff. Online verfügbar.

Mobilitätsagentur Wien (2022): Grätzlheft und Wegweiser zur Grätzl-Box. Online verfügbar.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für

nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel (z.B. Stadtteilerkundung) sind kostenlos online verfügbar.

Wardenga, Ute (2002): Alte und neue Raumkonzepte für den Geographieunterricht. In: Geographie heute, 23 (200), S. 8-11.

### Deutschlandweite Aktionen siehe Seite 86



Abb. 21. Kinderideen für einen Stadtplatz (© MoBild)

## Meine Wege, deine Wege

S. 20-21 im mobiLogbuch; Impulskarten

### Relevanz:

Sich mit individuell unterschiedlichen Mobilitätsvoraussetzungen auseinanderzusetzen und den eigenen Horizont zu erweitern, fördert die Fähigkeit des Perspektivwechsels. Menschen haben unterschiedliche Ressourcen und Mobilitätsbedürfnisse, wodurch Hemmnisse in Form von baulichen, finanziellen, visuellen, kommunikativen oder auch technischen Hindernissen entstehen können. Perspektiven, die den Kindern möglicherweise aufgrund des fehlenden Bezugs nicht zugänglich sind, erschweren die Nachvollziehbarkeit der jeweiligen Probleme. Kindern früh verschiedene Bedürfnisse und einhergehende Hindernisse nahezubringen, kann ihnen Einblicke und Verständnis für Mobilitätsbelange geben, die außerhalb des eigenen Erfahrungsraumes liegen. Für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Erarbeitung inklusiver Lösungen ist es wichtig, dass Kinder lernen, Perspektiven zu wechseln.

### Ziele:

- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraumes und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Perspektivwechsel fördern (Ziel 4)
- Regeln und Normen im Verkehr kennenlernen und unterschiedliche Regel- und Normsysteme miteinander vergleichen (Ziel 6)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Besonders hervorzuheben sind folgende an das individuelle Lernprofil angepasste Fragestellungen

- Inwiefern können Menschen mit körperlichen Einschränkungen selbstständig mobil sein, wo werden sie möglicherweise behindert?
- Welche Möglichkeiten zur Teilhabe bestehen für die Mitglieder der Gesellschaft? Gibt es Barrieren z. B. in Form von ökonomischer oder altersbedingter Benachteiligung?
- Wie ist die Verkehrswelt in anderen Regionen der Welt oder innerhalb Deutschlands gestaltet? Wie kommen z. B. Kinder zur Kita oder Schule?

Um sich dem Thema Barrieren zu nähern, sollte man sich mit der Situation in der Kindertageseinrichtung oder Klasse auseinandersetzen. Den Kindern in ihrer

Individualität gerecht zu werden und sie in ihrer Lebenswelt abzuholen, ist eine wichtige Grundlage für das Thematisieren von Barrieren. Was sind die eigenen Erfahrungen und Beobachtungen? Wurden schon einmal Hürden entdeckt oder davon berichtet?

Übungen, die für die Thematik sensibilisieren, können beispielsweise selbst durchgeführte Experimente sein. Die Kinder werden in eine Situation gebracht, welche ein Hindernis simuliert und dadurch das Bewusstsein für die Einschränkung fördert. Es soll ein Verständnis dafür generiert werden, dass Hindernisse etwas Alltägliches sind und jeder Mensch auf diese stoßen kann, seien sie alltagspraktischer, gesellschaftlicher, institutioneller Art oder aufgrund der Infrastruktur. Kinder können sich z. B. mental in verschiedene Situationen hineinversetzen, seien es verschiedene Sichthöhen, Einschränkungen bei der Fortbewegung, beim Sehen oder Hören oder unterschiedliche Geschwindigkeiten. Gemeinsam kann überlegt werden, woran diese Personen denken müssen, wenn sie das Haus verlassen, um einzukaufen oder um die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Die problematischen Orte, die es für diese Personen in der Umgebung ihres eigenen Wohnorts gibt, sollen von den Kindern hervorgehoben werden.

Ebenso können die Kinder ihre eigene Einrichtung oder Orte in der Umgebung begehen und anhand ihrer Beschaffenheit und Gegebenheiten überlegen, ob diese für alle Menschen gleichermaßen handhabbar sind oder was es für Veränderungen bräuchte, um einem vielfältigen Publikum zu entsprechen. Beispielsweise sind ökonomisch benachteiligte Menschen häufig unfreiwillig von unterschiedlichen Mobilitätsformen ausgeschlossen („Mobilitätsarmut“). Menschen, die im Alltag Diskriminierungserfahrungen gemacht haben,



Abb. 22. Kopfsteinpflaster fordert Menschen im Rollstuhl und auf dem Rad auf unterschiedliche Art heraus (© sean hickin via flickr CC BY-ND 2)

schränken sich in ihrer Mobilität oftmals selbst ein und nutzen bestimmte Verkehrsmittel nicht, um negative Erfahrungen zu vermeiden.

Solange die Kinder nicht betroffen sind, können sie ihre eigene, als selbstverständlich wahrgenommene Mobilität, oft nicht mit vielfältigen Mobilitätsvoraussetzungen in einen Kontext setzen. Eine Möglichkeit, die Perspektive hier zu erweitern, ist, die verschiedenen Wege der Kinder gemeinsam abzulaufen und sich über die unterschiedlichen Mobilitätsformen auszutauschen.

Um eine gerechte Mobilität für alle zu implementieren, ist zusätzliche Infrastruktur nötig, so dass selbstbestimmte Mobilität möglich wird. Gleichzeitig sind Kinder häufig abhängig, aber immer betroffen von der Verkehrswahl vorangegangener Generationen. Um hier einen Einblick zu bekommen, kann ein Interviewfragebogen ausgearbeitet werden. Als Interviewpartner:innen bieten sich die eigenen Großeltern, Nachbar:innen und Bekannte an, zudem kann mit lokalen Seniorenheimen oder Seniorenvertretungen kooperiert werden. Mittels der Interviews erfahren die Kinder mehr über die Mobilität früherer Generationen und können nicht nur sich selbst, sondern auch die befragten Personen zum Nachdenken anregen.

Zudem kann die Reflexion über Mobilität in einem globalen Kontext angebahnt werden, indem die Verkehrswelt verschiedener Regionen betrachtet wird (beispielsweise mittels Fotokarten, persönlicher Berichte, Büchern). Dabei sollte darauf geachtet werden, dass Klischees und stereotype Darstellungen vermieden werden. Dies gelingt beispielsweise, indem urbane Räume bzw. ländliche Räume aus verschiedenen Teilen der Welt jeweils miteinander verglichen werden. Die Wege von Kindern innerhalb Deutschlands aus verschiedenen Regionen unterscheiden sich mitunter stärker, als die Wege in verschiedenen Großstädten der Welt. Daher können gezielt die Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen in Deutschland in den Blick genommen werden.

### Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

- Zeichnung der eigenen Wohnumgebung und Markierung potenzieller Hindernisse für Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen
- Unterschiede zwischen meinen Wegen und den Wegen meiner Mitschüler:innen
- Ergebnisse eines Interviews mit z.B. Menschen,

die über ihre Mobilität berichten

- Vergleiche zwischen der Mobilität vor Ort und der Mobilität in anderen Regionen der Welt oder innerhalb Deutschlands

### Materialien:

BZgA (2007): Heft 12: Behinderungen. Reihe Gesund und munter. Bestellbar und online verfügbar.

DGUV: Gemeinsam lernen. Arbeitsblätter und Infor-

# Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft

S. 22-23 im mobilLogbuch; Impulskarten

## Relevanz:

Es ist wichtig für die Kinder zu erleben, dass sie selbst ihre Umgebung mitgestalten können, denn: Kinder haben laut UN-Kinderrechtskonvention ein Recht auf Beteiligung (siehe Seite 14). Zu erfahren, dass der Stadtraum gestaltbar ist und sie an Veränderungen mitwirken können, ist ein wichtiger Bestandteil von Mobilitätsbildung.

In der Auseinandersetzung mit der Stadt oder der Gemeinde der Zukunft stehen daher die Menschen im Zentrum, die den Entwicklungsprozess steuern bzw. sich daran beteiligen. Das sind Politiker:innen, Fachpersonal (z. B. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- Sozialplanung), Unternehmen, Verbände und Initiativen sowie natürlich die Menschen, die dort leben, arbeiten oder ihre Freizeit verbringen.

Jede Nachbarschaft muss Menschen mit sehr unterschiedlichen Sichtweisen und Bedürfnissen gerecht werden, die durch Faktoren wie Alter, Geschlecht, persönliche Vorlieben oder körperliche Einschränkungen beeinflusst werden. Die Erarbeitung von Zukunftsvisionen ist somit auch mit einem Perspektivwechsel verbunden. In diesem Baustein ist daher das Nachdenken über eigene *Lebensträume* und damit verbundenen *Lebensräumen* zentral. Für die Nachbarschaft der Zukunft ergeben sich dabei unterschiedliche Fragen.

- Mein Lebenstraum – was bedeutet es, wenn alle so leben wollen würden?
- Wie vertragen sich unterschiedliche Lebensträume?

## Ziele:

- Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität kennenlernen (Ziel 1, 2 und 3)
- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraumes und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Perspektivwechsel fördern (Ziel 4)
- Förderung einer selbstbestimmten Verkehrsmittelwahl (Ziel 5)

## Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Bevor in diesem Baustein konkrete lokale Herausforderungen identifiziert werden, ist es hilfreich, sich zunächst mit dem Ist-Zustand (siehe Baustein *Mein*

*Viertel, meine Nachbarschaft*) auseinanderzusetzen. Je nach Alter können auch aktuelle bauliche Vorhaben recherchiert und ggf. besichtigt werden.

Stadt- und Verkehrsplanung ist stark von Konflikten geprägt, da unterschiedliche Interessen berücksichtigt und abgewogen werden müssen. Durch Interviews oder Nachrichtenrecherchen können sich Kinder einen ersten Überblick über die vielfältigen Interessen verschaffen. Rollenspiele, die auf fiktiven oder realen Planungsvorhaben beruhen, helfen, die Standpunkte der Akteur:innen darzustellen und sich in verschiedene Sichtweisen hineinzusetzen. Selbstverständlich kann die Gegenwart auch ausgeblendet und ein fantasiegeleiteter Zugang gewählt werden oder eine Auseinandersetzung mit Utopien erfolgen.

Bei der Visualisierung von Lebensträumen und daraus resultierenden Lebensräumen sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Ob mit Spielfiguren, Bausteinen, Farbe, Schuhkartons, Pappe oder anderen wiederverwendeten Materialien oder auch in Form von Gedichten, Liedern oder Theaterstücken – Kinder können ihrer Zukunftsvision auf vielfältige Weise Ausdruck verleihen. Um die Motivation der Kinder zu erhöhen und Erwachsenen die Perspektiven der Kinder aufzuzeigen, können die Ergebnisse öffentlich geteilt werden (z. B. Aufführung, Ausstellung, Stand auf Straßenfest, Übergabe an Lokalpolitik).

Die konkrete Partizipation an der Gestaltung des Nahraumes ist im Rahmen von Mobilitätsmanagement an Kitas und Schulen möglich (siehe Seite 14). Es ist explizit vorgesehen, dass Kinder sowohl in die Bestandsaufnahme als auch in die Entwicklung von Lösungsvorschlägen eingebunden werden.

Mitgestaltung kann den Kindern zudem im Kleinen ermöglicht werden: Einrichtung und Gestaltung von Aufenthaltsräumen (Innen- wie Außenbereich), Vorschläge zu Anschaffungen oder Bauvorhaben für die Räumlichkeiten (Bewegungselemente, Kuschkissen, Möbel etc.) oder den Außenbereich (Spielgerüst, Kletterelemente, Baumhaus etc.). Auch können Kinder die Einrichtung einer Prüfung unterziehen und sie auf Kindertauglichkeit oder Barrierefreiheit hin untersuchen (Sind Aushänge, die sich an die Kinder richten, auf Augenhöhe? Sind Materialien, Spiele, Puzzle etc. für Kinder gut zugänglich? Haben die Kinder genug Bewegungs- und Rückzugsorte? etc.).

## Flugtaxis – die Zukunft des Nahverkehrs?



Abb. 23. Ein Volocopter (© Matti Blume)

Wer an die Mobilität der Zukunft denkt, kommt schnell auf elektrische Flugtaxis zu sprechen. Es klingt utopisch: ein sicheres, schnelles, leises und klimafreundliches Verkehrsmittel, das ganz ohne Straßen oder Schienen auskommt und somit viel Platz in der Stadt für anderes lässt. Ganz so einfach ist es aber leider nicht. Da der Start und die Landung sehr energieintensiv sind, stehen Flugtaxis in der Klimabilanz erst einmal schlecht da. Erst ab einer hohen Kilometerzahl und mehreren Passagieren, können sie klimafreundlicher als Autos unterwegs sein – für den innerstädtischen Verkehr auf kurzen Distanzen eignen sie sich dadurch nur bedingt. Sollten Flugtaxis als Nahverkehrsmittel in Städten eingesetzt werden, kommen weitere problematische Aspekte hinzu. Eine hohe Sicherheit bei vielen Flugobjekten im Luftraum zu gewährleisten würde neue Konzepte erfordern. Grundsätzlich lassen sich viel mehr Personen auf der Straße oder der Schiene transportieren als in der Luft. Außerdem sind Flugtaxis anfällig für Totalausfälle: bei starkem Wind oder sehr niedrigen Temperaturen etwa. Auch für den zunehmenden Lärm konnte bisher noch keine Lösung gefunden werden, auch wenn sie bereits deutlich leiser als Helikopter sind. Die Kosten werden von den Herstellern im Vergleich zu einem gewöhnlichen Taxi nur etwas höher eingeschätzt – erstaunlich niedrig, aber dennoch für einen großen Teil der Bevölkerung im Alltag nicht realistisch. Flugtaxis erscheinen daher nur für einen Nischeneinsatz für die Ober- oder obere Mittelschicht auf bestimmten Strecken sinnvoll, als Ersatz für Helikopter beispielsweise.

Weitere Infos wurden z.B. von Deutschlandfunk Kultur in einem Podcast zusammengetragen.

Mitgestaltung bedeutet auch, die Interessen der Kinder ernstzunehmen und aufzugreifen. Schlagen die Kinder z. B. vor, dass sich zukünftig auf dem Pferd fortbewegt wird, lässt sie die Frage nach einer „pferdegerechten“ Stadt stellen, selbiges gilt für futuristische Fortbewegungsmittel wie das Flugtaxi (siehe Infobox). In Zusammenhang mit der Frage, welche Infrastruktur und Veränderungen dafür nötig wären, kann über die Vor- und Nachteile der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gesprochen werden.

### Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

- Foto/Collage, Zeichnung vom Wunschviertel
- Blick in die Zukunft: Wie könnte dein Viertel aussehen?
- Lösungen für konkrete Probleme, z.B. Umgestaltung eines großen Parkplatzes

### Materialien:

Futurium (o.J.): Zukunftsbox Mobilität und Zukunftsbox Städte. Online kostenlos verfügbar und als Printversion im Shop erhältlich. Die Bildungsmaterialien sind für Kinder in der 7. bis 10. Klasse konzipiert, sind als Anregung aber auch für die Grundschule sinnvoll. Das Futurium in Berlin eignet sich auch als Lernort zu dem Thema.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel sind kostenlos online verfügbar [www.philipp-spitta.de](http://www.philipp-spitta.de).

Spitta, Philipp (2022): Unterwegs in der Zukunft. Zukunftsvisionen der Mobilität früher und heute untersuchen. In: Grundschule Sachunterricht, Heft 96, S. 8-14.

### Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86

S. 24-25 im mobiLogbuch; Impulskarten

## Relevanz:

Unsere mobile Lebensweise und das weiterhin stets steigende Verkehrsaufkommen haben zahlreiche negative Auswirkungen auf unsere Gesundheit, den Stadtraum, unsere Umwelt und das Klima (siehe Seite 10). Die Belastung durch Lärm und Schadstoffemissionen und der Zugang zu Grün- und Freiflächen unterscheidet sich innerhalb von Städten und Gemeinden teils stark je nach konkreten Wohnort. Tendenziell sind Gebiete, in denen mehr Menschen mit geringem Einkommen wohnen, auch stärker von umweltbezogenen Belastungen betroffen. Zu den lokalen Auswirkungen kommen noch globale Herausforderungen wie der Klimawandel, Ressourcenverbrauch oder Rückgang der Biodiversität.

Kernpunkt der Thematik ist daher die Einsicht in die Notwendigkeit einer umwelt- und klimaverträglichen Mobilität, die zudem sozial gerecht ist – im lokalen wie im globalen Maßstab. Damit wird ein Beitrag sowohl zu Bildung für Nachhaltige Entwicklung geleistet als auch für Transformative Bildung. Für die Umsetzung bedarf es einer Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens sowie des Verhaltens anderer Menschen. Da im Kita- und Grundschulalter viele Wege der Kinder noch fremdorganisiert sind, ist es besonders wichtig, die prägenden Rahmenbedingungen einzubeziehen. Ein Schwerpunkt liegt somit darauf, die aktuelle Verkehrswirklichkeit hinterfragbar zu machen: Welche baulichen Gegebenheiten als auch mentalen Beharrungskräfte halten Menschen aktuell noch von klima- und umweltfreundlicher Mobilität ab?

Dieser Baustein greift viele Aspekte auf, die im Zuge von Bildung für nachhaltige Entwicklung bereits Eingang in Kita und Grundschule erhalten haben. Aufgrund der starken Überschneidung mit anderen Themen findet die Bedeutung des Verkehrs für Klima und Umwelt auch in allen anderen Bausteinen des mobiLogbuchs Beachtung.

## Ziele:

- Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität kennenlernen (Ziel 1, 2 und 3)
- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraumes und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)

- Förderung einer selbstbestimmten Verkehrsmittelwahl (Ziel 5)
- Reflexion Mobilitätsverhalten (Ziel 2)

## Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Ihren eigenen Lebens- und Mobilitätsgewohnheiten können Kinder z. B. mittels Mobilitätstagebücher auf die Spur kommen. Daran kann sich ein Vergleich von Verkehrsmitteln in Hinblick auf ökologische, ökonomische, soziale und kulturelle Aspekte, Sicherheit und Reichweite anschließen. Der Kita- bzw. Schulweg kann als Anlass genommen werden, die Mobilitätskultur der Kita bzw. Schule kritisch zu hinterfragen:

- Welche Verkehrsmittel werden bei Ausflügen und Fahrten genutzt?
- Wie kommen Kinder und Personal in die Einrichtung?
- Welche Möglichkeiten bietet das Umfeld?
- Inwiefern unterstützt die Kita/Schule umweltfreundliche Mobilität (Radabstellanlagen, AG, Werkstatt etc.)?



Abb. 24. Rollerabstellanlagen, wie hier vor einer Schule in Wien, unterstützen aktive Mobilität auf dem Schulweg (© MoBild)

In der Stadt ist der knappe Platz eine sehr wertvolle Ressource. Wie viel bzw. wenig Platz unterschiedlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht, lässt sich z. B. auf einem Kiezspaziergang (siehe Seite 54) erkunden und ggf. danach im Unterricht aufbereiten.

Der Boden erfüllt zudem wichtige ökologische Funktionen und bietet zahlreichen Tieren einen Lebensraum, die durch Versiegelung eingeschränkt werden. Mit einfachen Experimenten können Kinder z. B. testen, wie gut Wasser auf verschiedenen Oberflächen versickert (siehe Seite 72) und dies zum Anlass nehmen, über städtebauliche Konzepte wie das der „Schwammstadt“ zu sprechen.

## Schwammstadt



Abb. 25. Bentheplein in Rotterdam (© MoBild)

Die Idee der Schwammstadt ist es, Regenwasser versickern zu lassen, aufzufangen und zu speichern. Da in Städten ein Großteil der Fläche versiegelt ist, fließt das meiste Regenwasser aktuell ungenutzt über die Kanalisation ab. Grünflächen, durchlässiger Bodenbelag, Mulden, Feuchtgebiete oder Auffangbecken sorgen dafür, dass Wasser besser versickern kann – bei Starkregenereignissen mindern diese Elemente die Gefahr einer Überflutung. Fassadenbegrünung und Bäume bieten zudem Verdunstungsflächen und haben somit an heißen Tagen einen kühlenden Effekt. Ein Beispiel ist der Bentheplein in Rotterdam: an trockenen Tagen ein Platz zum Sitzen und Skaten, bei Regen dient die Fläche als Wasserauffangbecken.

Der Begriff „nachhaltige Mobilität“ ist heutzutage in aller Munde, wobei unterschiedliche Institutionen und Akteure teilweise sehr verschiedene Vorstellungen von der konkreten Ausgestaltung haben. Durch Rechercheaufgaben (Interviews, Medienanalyse) können die Interessen und Perspektiven verschiedener Akteure herausgearbeitet und verglichen werden. Das private Auto ist in Deutschland kulturell sehr aufgeladen und gilt noch heute als Freiheitssymbol, auch wenn Verkehrsstaus dem widersprechen mögen. Im Ethik- oder Sprachunterricht kann daher eine philosophische Auseinandersetzung über individuelle Freiheit sowie soziale und ökologische Gerechtigkeit angebahnt werden.

## Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

- Ergebnisse von Messungen, Zählungen und Beobachtungen (Lärm, Flächeninanspruchnahme, Verkehrsmittelwahl der Kinder, Passagiere in Fahrzeugen etc.)
- Fotos oder Zeichnungen von Experimenten
- Verarbeitung von Rechercheergebnissen (Comic, Text, Collage etc.)

## Materialien:

BZgA (2019): Gesunde Mobilität. Aus der Reihe: gesund und munter. Nr. 32/2019 (online). S. 11 ff.

Klima-Bündnis (2022): Kleine Klimaschützer unterwegs, Begleitheft für LehrerInnen und ErzieherInnen. S. 16. Online verfügbar.

Mobilitätsagentur Wien (2022): Wegweiser. Ablauf und Unterrichtsideen zu Ihrer Grätzlbox. S. 14 ff. Online verfügbar.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel (z.B. Klima, Umwelt, BNE) sind kostenlos online verfügbar.

VCD (2017): 50 Spiele für mobile Kinder (Buch).

## Deutschlandweite Aktionen siehe Seite 86

## Zukunftsvisionen

S. 26-27 im mobiLogbuch; Impulskarten

### Relevanz:

Der Blick in die Zukunft kann einen Weg aufzeigen, wie Probleme unserer Zeit gelöst werden können. Wie kann eine klimagerechte, gesundheitsfördernde und kinderfreundliche Mobilität aussehen? Sich mit Zukunftsvisionen auseinanderzusetzen, kann außerdem dabei helfen, sich der Veränderbarkeit der eigenen Umgebung bewusst zu werden.

### Ziele:

- Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität kennenlernen (Ziel 1, 2 und 3)
- Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens reflektieren (Ziel 2 und 3)
- Bewusstwerden der Gestaltung des Verkehrsraums und Möglichkeiten zur Veränderung (Ziel 1, 4 und 7)
- Perspektivwechsel fördern (Ziel 4)

### Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Mit diesem Baustein lassen sich konkrete Probleme betrachten oder freie Visionen für die Wunschzukunft der Kinder entwickeln. Als Grundlage für die Entwicklung von Zukunftsvisionen muss zunächst erarbeitet werden, welche Herausforderungen bestehen. Dazu gehört der Klimawandel, aber auch die Verkehrssicherheit, der Flächenverbrauch des Verkehrs und die negativen Einflüsse auf die Gesundheit (siehe zu den Auswirkungen des Verkehrs S. 8). Als Einstieg in die kritische Auseinandersetzung mit der Zukunft unserer Mobilität eignen sich Impulsfragen, die nur bejaht oder verneint werden können. Dadurch müssen die Kinder eine konkrete Haltung einnehmen und kommen untereinander in den Austausch. Mögliche Impulsfragen können sein:

- Sollten klimaschädliche Fahrten in Zukunft verboten werden?
- Sollte niemand mehr ein privates Fahrzeug besitzen dürfen?
- Sollte unser Verkehrssystem für Kinder gemacht werden?
- Sollten alle mitentscheiden dürfen, wie unsere Straßen gestaltet werden?

### Für die Gestaltung der Mobilität in der Zukunft gelten drei wichtige Ansätze:

#### 1. Verkehr vermeiden:

Durch den technischen Fortschritt im 20. Jahrhundert können in kurzer Zeit weite Strecken zurückgelegt werden. Dies hat die bauliche Trennung unserer Lebensbereiche (Wohnen, Arbeit, Einkauf, Kinderbetreuung, Freizeit) befördert und führt zu Verkehrsaufkommen. Ein Lösungsansatz hierfür ist das Konzept der *Stadt der kurzen Wege* oder der *15-Minuten-Stadt*. Um Verkehr zu vermeiden, ist zudem die Bündelung von Verkehrsströmen wichtig. Fahrgemeinschaften und ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr können den motorisierten Individualverkehr (Verkehr von Personen mit eigenen motorisierten Verkehrsmitteln, in der Regel Pkws) reduzieren. Im Durchschnitt sitzen pro Fahrt nur 1,5 Menschen im Pkw, im Berufsverkehr sind es besonders wenige.

#### 2. Verkehr verlagern:

Viele Wege lassen sich mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Diese Verkehrsmittel nennt man den Umweltverbund, sie umfassen das Zufußgehen, das Radfahren und den öffentlichen Verkehr. Meist hat die Nutzung des Umweltverbunds auch einen positiven Effekt auf die eigene Gesundheit (Bewegung) und die aller anderen (weniger Emissionen). Kürzere Strecken können zu Fuß zurückgelegt werden, für Strecken unter 5 km eignet sich das Fahrrad hervorragend und für längere Strecken sind öffentliche Verkehrsmittel geeignet. In Deutschland wird für 40 % der Strecken unter 5 km das Auto genutzt. Für solche Kurzstrecken ist das Fahrrad im städtischen Verkehr im Durchschnitt sogar schneller. Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, sind Maßnahmen, die den Umweltverbund fördern und attraktiv machen (Pull-Maßnahmen) sowie Maßnahmen, die den Autoverkehr unattraktiv machen (Push-Maßnahmen), sinnvoll.

#### 3. Verkehr verbessern:

Der verbleibende Verkehr, der sich nicht vermeiden oder verlagern lässt, sollte so klimafreundlich wie möglich gestaltet werden. Hierfür gibt es zahlreiche innovative technologische Ansätze, die den Antrieb oder den Verkehrsfluss in den Blick nehmen. Eine Verbesserung des bestehenden Verkehrs reicht allerdings nicht aus, um eine klimagerechte Mobilität der Zukunft zu gestalten, weshalb dieser Punkt bewusst erst an dritter Stelle genannt wird. Verkehr zu vermeiden und zu verlagern bilden eine wichtige Grundlage für die Mobilität der Zukunft.

Diese sowie weitere inhaltliche und methodische Ideen finden sich in der Zukunftsbox des Futuriums in Berlin. Auch jüngere Kinder können sich bereits mit eigenen Zukunftsvisionen auseinandersetzen. Sie können ein Plakat zu ihren Wünschen und Ideen gestalten oder ein Transportmittel der Zukunft entwerfen. Dabei kann mit unterschiedlichen Materialien gebastelt und gebaut werden. Weitere Anregungen dazu finden sich im Leitfaden zur Bambini-Box der Stadt München.

Zukunftsvisionen benötigen Kreativität. Speziell im schulischen Kontext hemmen jedoch mehrere Faktoren kreatives Denken: z.B. soziale Erwünschtheit, das Bewusstsein der Kinder für ihre wenig machtvollen Position sowie das Bedürfnis von Kindern, Konflikte zu vermeiden und die Welt der Erwachsenen zu erhalten. Zunächst muss daher ein (Denk-)Raum für inhaltsbezogene Kreativität geschaffen werden. Als methodischer Zugang bieten sich z.B. Simulationen an. Dabei findet die Ideenentwicklung in einem fiktiven Szenario statt, in denen die Beschränkungen der realen Welt ausgeblendet werden. Die Lehrkraft kann die Schüler:innen z.B. mit auf die „Reise“ in eine fiktive neue Stadt nehmen, die sich noch in der Planung befindet. In dieser neuen Stadt dürfen alle die Stadt- und Verkehrsplanung mitbestimmen, auch Kinder. Aufgabe kann es nun sein, dass die Kinder – ohne jegliche Vorgaben - eine lebenswerte Stadt und das dazugehörige Verkehrssystem planen, die speziell an den Bedürfnissen von Kindern ausgerichtet sind. Erst während der letzten Arbeitsphase, dem Ideentransfer, werden die entwickelten Ideen in die Gegenwart übertragen (siehe auch Gryl, Borukhovich-Weis & Lehner 2023).

Bevor sich mit der Zukunft beschäftigt wird, kann zunächst auch ein Blick in die Vergangenheit geworfen werden: Wie bewegten sich die Menschen vor 100 Jahren? Seit wann gibt es die Straßenbahn und wie sahen die ersten Modelle aus? Hierfür empfiehlt sich ein Ausflug in ein Technikmuseum, in dem historische Verkehrsmittel ausgestellt sind.

Bei der Thematisierung kann der Baustein *Meine Gedanken* und speziell die dritte Frage („Was würdest du gerne im Verkehr verändern?“) aufgegriffen werden.

### Wie lässt sich das mobiLogbuch gestalten?

Im mobiLogbuch können Wünsche, Visionen und Ideen festgehalten werden. Das kann z. B. in Form eines gemalten Bildes, einer Collage oder eines selbstgeschriebenen Textes geschehen. Es können auch Lösungsansätze für konkrete Probleme, die behandelt wurden,

dokumentiert werden. Die Arbeitsaufträge können dabei sehr offen sein („Wage einen Blick in die Zukunft. Wie sieht unsere Mobilität in 100 Jahren aus?“), auf die eigenen Wünsche abzielen („Stell dir vor, du kannst den Straßenverkehr komplett neu erfinden. Wie würde das aussehen?“) oder auf ein behandeltes Thema zugeschnitten sein („Wie kann unsere Schulstraße in Zukunft besser für Kinder gestaltet sein?“). Zudem kann bei der Erarbeitung und konkreten Aufgabenstellung zwischen utopischen und realistischen Visionen unterschieden werden.

### Materialien:

Futurium (o.J.): Zukunftsbox Mobilität und Zukunftsbox Städte. Online kostenlos verfügbar und als Printversion im Shop erhältlich. Die Bildungsmaterialien sind für Kinder der 7. bis 10. Klasse konzipiert, sind als Anregung aber auch für die Grundschule sinnvoll.

Gryl, Inga; Borukhovich-Weis, Swantje & Lehner, Michael (2023): Schüler\*innen zu Neuem befähigen mit „Bildung für Innovativität“. In: Gryl, Inga; Lehner, Michael; Fleischhauer, Tom & Hoffmann, Karl Walter (Hrsg.): Geographiedidaktik.

Hofmann, Sabrina & Hofmann, Mathias (2020): Das Mobil des Jahres – Ein Wettbewerb der neuesten Verkehrsinnovationen. In: Praxis Geographie, Heft 12.

Lemmen, Klaus (2019): Fahrzeuge der Zukunft - Visionen von Kindern und Erwachsenen. In: Sachunterricht Weltwissen, Ausgabe 1.

Mayenfels, Jens (2018): Mobilität gestaltet Zukunft. In: Praxis Geographie, Heft 1.

Ökoprojekt MobilSpiel e.V. (2014): Leitfaden zur Bambini-Box für Kindergärten. Landeshauptstadt München. S. 60-61. Online verfügbar.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel Arbeitsblätter sind kostenlos online verfügbar.

Spitta, Philipp (2022): Unterwegs in die Zukunft. In: Grundschule Sachunterricht Nr. 96.

**Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86**

S. 28-29 im mobilLogbuch

## Relevanz:

Technik durchdringt und prägt alle Lebensbereiche des Menschen. Sie sichert seine Existenz, erleichtert die Bewältigung des Alltags und bereichert die individuellen Lebensweisen; ihre Nutzung birgt aber auch Gefahren und belastet die Umwelt. Um Möglichkeiten und Folgewirkungen von Technik zu erkennen und eine humane und zukunftsfähige Technik mitdenken, mitverantworten und mitgestalten zu können, braucht jeder Mensch grundlegende Kenntnisse von Technik und ihren Wirkungs- und Bedingungsbeziehungen. In Bezug auf Mobilität kann Wissen über die technische Funktionsweise den sicheren, souveränen, mündigen Umgang mit den genutzten Verkehrsmitteln fördern. Für Kinder kann es beispielsweise hilfreich sein zu wissen, welche Faktoren sich auf das Bremsverhalten auswirken oder weshalb es sinnvoll ist, sich im Bus festzuhalten. Auch das Kennenlernen der Berufe und Betriebe, die mit Mobilität verknüpft sind, ist für Kinder eine wertvolle Erfahrung. Kleinere Reparaturen eigenständig durchführen zu können, bietet den Kindern die Möglichkeit, eigene praktische Erfahrungen zu machen. Dafür eignen sich Fahrräder oder Rollstühle besonders gut.

## Ziele:

- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)

## Wie lässt sich das Thema umsetzen?

- Die Funktionsweise und den Nutzen von Getrieben in Geräten und Maschinen der Alltagswelt analysieren.
- Wichtige technische Erfindungen (z. B. Rad, Fahrrad, Rollstuhl, Prothesen, Computer) nachvollziehen und in ihrer Bedeutung für die Menschen erfassen sowie Erfinder:innen und ihre Erfindungen an ausgewählten Beispielen darstellen.

Das Nachempfinden technischer Problemlösungen kann und soll dabei mit Alltagsmaterialien wie Klemmbausteinen oder Papprollen erfolgen, eigene explorative und hypothesenprüfende Untersuchungen (etwa zur Bremswirkung verschiedener Materialien an der Felge oder Bremstests auf dem Schulhof) können eingesetzt werden. Weitere Anregungen und Hinweise

auf Materialien finden sich in Philipp Spittas „Praxisbuch Mobilitätsbildung“.

Pflege, Wartung und Reparatur von Rollschuhen, Rollstühlen, Fahrrädern bzw. Reifen und Fahrzeugen mit Reifen lassen sich gut in kleineren Gruppen erlernen. Deshalb ist dieses Thema besonders gut für eine (Fahrrad-)AG oder den Ganztagsbereich geeignet. Die Gründung eines Repair-Cafés in Verbindung mit dem Ansatz von Maker Education wäre ebenfalls eine Möglichkeit. Pflege und Überprüfung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern oder Rollstühlen kann mithilfe einer Checkliste durchgeführt werden. Die Pflege und Sicherheitschecks können z. B. auf Schulfesten oder Projekttagen für alle Interessierten gegen eine kleine Spende angeboten werden.

Für die Beschäftigung mit Orthopädietechnik bietet sich der Besuch eines Sanitätshauses bzw. einer entsprechenden Werkstatt an.

## Materialien:

Blümer, Heike (2013): „Von der Laufmaschine zum Kettenantrieb“, in: Grundschule Sachunterricht, Heft 58, Friedrich Verlag.

Luysberg, Anja (2019): „Konstruktion von Räderfahrzeugen“, in: Sachunterricht Weltwissen, Ausgabe 1, Westermann Verlag.

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Unterrichtsideen zu Mobilität, Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung für die Klassen 1-6. Ausgewählte Kapitel und Arbeitsblätter (z.B. Fahrrad) sind kostenlos online verfügbar.

Sendung mit der Maus: Fahrradbau (vier kurze Filme).

Sendung mit der Maus: Fahrradreifen.

**Lernorte für Ausflüge und Exkursionen in Berlin siehe Seite 86**



Abb. 26. Beim Reparieren lernen Kinder die Funktionweise ihres Fahrrads kennen (© Salon Mazal\_flickr\_CC BY-NC-ND 2.0)



Abb. 27. Fahrradwerkstätten lassen sich auch in unkonventionellen Orten einrichten (© onnola via flickr CC BY-SA)

## Freiraum

S. 30-39 im mobilLogbuch

Mit dem Baustein *Freiraum* wollen wir Ihnen die Möglichkeit geben, individuelle und an die Lebenswelt sowie die Interessen und Wünsche der Kinder in Ihrer Praxis anknüpfende Vertiefungen zu realisieren. Anregungen finden Sie unter anderem bei den geführten Bausteinen. Des Weiteren können die Seiten für Themen genutzt werden, die in den anderen Bausteinen nur am Rande bzw. gar keine Erwähnung finden:

- Mobilitätsbedürfnisse, -zwecke und -zwänge, auch in Hinblick auf Reisen, Flucht und Migration (z. B. mit Fotoimpulskarten)
- Mobilität ohne Bewegung (virtuell mobil sein, virtuelle Realität)
- Transport von Waren und Konsumgütern („Wie weit ist mein T-Shirt gereist?“)
- Nachhaltigkeit und Globalisierung
- Finanzierung von Mobilität (gesellschaftliche Kosten und Nutzen, Erfahrungen mit dem Schüler:innenticket bzw. Bildungsticket)

Zusammen mit den Kindern können Sie die Freiraumseiten ganz individuell nutzen und gestalten. Hier können Sie die Möglichkeit geben, Beobachtungen, Feldnotizen und andere Ergebnissicherungen von Arbeitsaufträgen im Umfeld Ihrer Bildungseinrichtung oder anderen (öffentlichen) Räumen umzusetzen. Mentale Karten können gezeichnet, Bilder, Gedichte und Lieder angefertigt werden.



Abb. 28. Wuppertaler Schwebebahn als Beispiel für außergewöhnliche Verkehrsmittel (© MoBild)

# Erste Hilfe und Notfälle

S. 40 im mobiLogbuch

## Relevanz:

Im Alltag passieren immer wieder Unfälle, im Straßenverkehr sind Kinder besonders gefährdet, da der Straßenraum nicht an ihre Bedürfnisse angepasst ist. Schon Kinder im Alter von vier Jahren können grundlegende Hilfsmaßnahmen lernen und anwenden. Für Kinder ist es außerdem wichtig zu wissen, an wen sie sich konkret wenden können, wenn sie unterwegs Hilfe benötigen. Das fördert ihre Selbstständigkeit und hilft auch Erziehungsberechtigten Vertrauen darin zu haben, dass ihre Kinder alleine unterwegs sein können.

## Ziele:

- Aufbau von Kompetenzen zur sicheren, selbstständigen und vielseitigen Teilnahme am Verkehr (Ziel 5 und 7)
- Kennenlernen von Regeln und Normen im Verkehr (Ziel 6)

## Wie lässt sich das Thema umsetzen?

Um Kindern zu ermöglichen, angemessen auf Notfälle zu reagieren, ist es empfehlenswert, einen Erste-Hilfe-Kurs zu belegen. Das lässt sich beispielsweise mit den Pflasterpass-Kursen für Kinder von vier bis acht Jahren umsetzen. Auch weitere Anbieter bieten Kurse an, die für Kinder konzipiert sind.

Wenn Kinder alleine unterwegs sind, kann es außerdem passieren, dass sie Hilfe benötigen, beispielsweise wenn sie die Orientierung verloren oder eine unangenehme Situation erlebt haben. Schutz finden Kinder z.B. in Geschäften mit dem Notinsel-Zeichen an der Tür. Das Netzwerk wurde von der Deutschen Kinderschutzstiftung gegründet, ihm gehören über 17.000 Läden an. Wenn es in ihrem Viertel noch keine Notinseln gibt, könnten gemeinsam mit Kindern Geschäfte angesprochen werden.

Fragen, die zusätzlich mit den Kindern thematisiert werden können, sind unter anderem:

- Wo finde ich Hilfe, wenn ich im öffentlichen Nahverkehr unterwegs bin? Wo stehen Info- und Notrufsäulen? Wo finde ich Alarmknöpfe?
- Wen kann ich unterwegs um Hilfe bitten?
- Welche Informationen sind wichtig für Menschen, die mir helfen wollen (z. B. Kontaktdaten der Erziehungsberechtigten)?

Viele Verkehrsverbünde bieten Programme für Kinder an, bei denen unter anderem auch das Verhalten in Notfällen in Bus und Bahn thematisiert wird.

## Kurse und Angebote:

Pflasterpass: Erste-Hilfe-Kurse für Kinder von vier bis acht Jahren

Notinsel: Ein von der Deutschen Kinderschutzstiftung ins Leben gerufenes Netzwerk aus Geschäften, bei denen Kinder Zuflucht finden können.

Erste-Hilfe-Kurse für Kinder ab dem Kita-Alter bis zur sechsten Klasse bieten z.B. die verschiedenen ASB-Verbände oder die katholische Hilfsorganisation Malteser an.





## 4. Anwendungsfertige Konzepte

# Sporteinheit „Zeigt her eure Füße“

**Baustein:** Unterwegs zu Fuß

**Alter:** 4-6 Jahre

## Benötigtes Material für 18 Kinder:

- Boombox
- Musik-CD, ggf. Lieder zum Thema Bewegung/Verkehr
- 18 Plastikbecher (Hartplastik)
- 9 Massagebälle
- 1 Würfel
- 1 Tuch
- 4-5 Seile
- 9 Yogamatten
- 18 Luftballons
- Verkehrsschilder
- Fußabdruckschilder

## Durchführung:

### Begrüßung

Es wird gemeinsam das Lied „Zeigt her eure Füße“ gesungen.

### Aufwärmphase

Die Kinder laufen zur Musik. Stoppt die Musik, folgen Bewegungsvorgaben der Spielleitung, z. B. 1. auf Zehenspitzen laufen, 2. rückwärts laufen, 3. auf den Hacken laufen, 4. auf einem Bein stehen und hüpfen, 5. mit beiden Beinen springen, 6. auf einem Seil balancieren, 7. Partnerradfahren (siehe Baustein *Unterwegs zu Fuß*).

### Ruhige Phase

Alle Kinder sitzen im Kreis und jedes Kind erhält einen Becher, den es sich zwischen die Fußsohlen klemmt. Die Spielleitung singt mit den Kindern das Becherlied und die Kinder setzen die gesungenen Inhalte des Liedes mit dem Becher um. Anstatt das Lied zu singen, können die Bewegungen auch angesagt werden (mit dem Becher klopfen, rollen, auf- und abtippen, hüpfen, schieben). Danach schlagen die Kinder Bewegungen vor: z. B. Füße in Becher, Becher mit den Füßen drehen, auf den Boden klopfen, wackeln.

Anschließend versuchen die Kinder gemeinsam mit ihren Füßen und den Bechern einen Turm zu bauen.

Die Kinder müssen sich hierzu absprechen und miteinander kommunizieren, wer als nächstes an der Reihe ist.

Im Kreis reichen sich die Kinder nur mit den Füßen folgende Gegenstände herum: 1. Becher, 2. Tuch, 3. Massageball, 4. Würfel, 5. Ballon.

### Bewegungsphase

**Luftballons:** Freispiel mit den Luftballons, einzige Regel: nur mit Füßen und Beinen darf der Ballon bewegt werden.

**Verkehrsschilder:** Verkehrsschilder werden verteilt im Raum. Musik kommt aus der Boombox. Stoppt die Musik, ruft die Spielleitung ein Verkehrsschild (z. B. „ein rundes Schild“ oder „ein rotes Schild“, „ein Schild mit einer Person“), zu dem die Kinder schnell mit den Ballons rennen müssen. Es sollten Schilder ausgewählt werden, die den Fuß- und Radverkehr betreffen und für Kinder relevant sind.

**Fortbewegungsarten:** Es werden zwei Ecken/Punkte im Raum bestimmt. In einer Ecke ist der Treffpunkt für alle Fortbewegungsarten, bei denen die Füße benutzt werden, in der anderen Ecke für alle, bei denen die Füße nicht gebraucht werden. Die Ecken können mit großen Fußabdruckschildern markiert werden. Die Kinder rennen frei umher, bis die Musik stoppt. Dann wird eine Fortbewegungsart genannt und die Kinder laufen schnell in die richtige Ecke. Die Kinder werden nach weiteren Ideen für andere Fortbewegungsarten gefragt. Mögliche Ideen: auf einem Bein hüpfen, Auto fahren, Roller fahren, Fahrrad fahren, im Handstand laufen, Bahn fahren, mit dem Flugzeug fliegen usw.

### Entspannungsphase

Die Kinder finden sich in Zweierpaaren zusammen und setzen sich immer zu zweit auf eine Yogamatte. Die Spielleitung verteilt an jedes Kind einen Massageball und begleitet die Kinder mit dem Massagelied. Die Kinder rollen, kreisen und drehen den Ball nun wie im Text besungen ausschließlich mit den Füßen. Ein Kind massiert dem Partnerkind vorsichtig ebenfalls mit seinen Füßen zum Lied den Rücken und anschließend wird gewechselt.

### **(Muttertags-) Massagelied (nach S. Janetzkow)**

Den Ball, den roll' ich hin und her-  
Mit den Füßen, gar nicht schwer-  
Den Ball, den roll' ich hin und her-  
HIN und HER!

Den Ball, den roll' ich rund herum-  
Mit den Füßen, gar nicht dumm-  
Den Ball, den roll' ich rundherum-  
RUND HERUM!

Jetzt hüpf mein Ball froh auf und ab-  
Mit den Füßen, macht nicht schlapp-  
Jetzt hüpf mein Ball froh auf und ab-  
AUF und AB!

Der Ball rollt langsam eine Acht-  
Mit den Füßen, Tag und Nacht-  
Der Ball rollt langsam eine Acht -  
EINE ACHT!

### **Becher-Füße-Song (nach S. Janetzkow)**

Klopf mal mit dem Becher,  
und zwar ganz genau im Takt!  
Alle machen mit, denn allein ist doch beknackt.  
Klopf mal mit dem Becher, denn der Becher ist der  
Clou!  
Heute nehmen wir unsere Füße nur dazu!

Roll mal mit dem Becher, ...

Tipp mal auf den Becher, ...

Hüpf mal mit dem Becher, ...

Schieb doch mal den Becher, ...

Die Sporteinheit „Zeigt her eure Füße“ wurde gemeinsam  
mit der Ev. Kita Wilhelmsau entwickelt.

## Spaziergang zum Thema Gehwege und Versiegelung

**Bausteine:** Meine Wege; Klima, Umwelt und Verkehr

**Alter:** ab 5-6 Jahre

**Benötigtes Material:**

- Roller/Laufrad
- Pro Kind eine mit Wasser gefüllte Flasche
- DIN A3-Papier
- Wachsmaler

**Allgemeines:**

Täglich laufen oder fahren wir über Gehwege, selten schauen wir sie näher an. Doch dort gibt es einiges zu entdecken: breite Granitplatten (auch Schweinebäuche genannt) in der Mitte des Gehwegs bzw. diagonal angeordnete K-Platten, die jeweils von Pflastersteinen umrahmt werden. Dazwischen Schachtabdeckungen für Gas, Regenwasser, Abwasser oder Telefonanschlüsse. Bei einem Spaziergang können die Beschaffenheit der Gehwege erkundet und verschiedene Fragen aufgeworfen werden: Welche Straßenbeläge gibt es? Wie läuft bzw. fährt es sich auf ihnen? Wo kann das Wasser am besten versickern? Was für Abdeckungen und Gitter sind in den Gehweg integriert?



Abb. 29. Typische Berliner Pflasterung aus Granitplatten und Kopfsteinpflaster (© MoBild)

**Durchführung:**

Suchen Sie im Vorfeld einen Ort, an dem die Kinder möglichst nah beieinander verschiedene Bodenbeläge auf ihre Fahrtauglichkeit testen können (z. B. Asphalt, Granitplatten, Kopfsteinpflaster, Sand, Kiesel). Fordern Sie die Kinder zunächst auf, die verschiedenen Bodenbeläge zu betrachten und zu überlegen, auf welchen Untergrund es sich am besten mit dem Roller/Laufrad fahren lässt. Nach einem Fahrtstest, werden

die Vermutungen mit dem Fahrerlebnis verglichen. Vermutlich werden die Kinder asphaltierte Straßen als besonders geeignet fürs Fahren bewerten. Es kann darüber gesprochen werden, wie es wäre, wenn es überall nur asphaltierte Straßen gäbe. Die Problematik der Flächenversiegelung lässt sich anhand eines Experiments mit Wasserflaschen verdeutlichen. Die Kinder schütten dabei die Flaschen über verschiedenen Straßenbelägen aus und simulieren somit Starkregen. Gemeinsam kann beobachtet werden, wie schnell bzw. langsam das Wasser auf Asphalt, großem Kopfsteinpflaster, kleinteiligem Kopfsteinpflaster, Gehwegplatten, Kiesel, Erde etc. abfließt und versickert. Auch lohnt dabei ein Blick auf die Tiere und Pflanzen, die dort leben. Anschließend können die verschiedenen



Abb. 30. Frottage-Technik (© MoBild)

Oberflächen abgepaust werden, die auf den Gehwegen gefunden werden können. Großes Interesse wecken dabei die Schachtabdeckungen mit ihren Zeichen und Zahlen, an denen die Kinder ihre Lesefähigkeiten testen können. Die Gestaltung und Beschriftung der verschiedenen Deckel sagt oftmals etwas über die Funktion des darunterliegenden Schachtes aus. Auch die reliefartige Gestaltung hat einen Grund: Das Metall kann bei Nässe und Glätte schnell rutschig werden, die Noppen sorgen daher für Rutschfestigkeit.

Neben den aufkommenden Fragen der Kinder können während oder nach dem Spaziergang die Funktionen der unterschiedlichen Beläge besprochen werden:

- Was sind deren Vor- und Nachteile? Wie würden die Kinder die Wege und Straßen gestalten?
- Was würde benötigt werden, damit sich blinde Menschen oder Menschen im Rollstuhl komplett selbstständig bewegen können?

Der Spaziergang wurde gemeinsam mit der Ev. Kita Wilhelmsaue entwickelt.

# Mobilitätstag Kita & Schule

**Baustein:** Zu Fuß unterwegs; Unterwegs auf Rollen

**Alter:** 5-6 Jahre

## Benötigtes Material:

- Kreide, Seile, o. ä. zur Streckenmarkierung
- Stelzen
- Hula Hoop Reifen
- Laufkarte mit Symbolen aus dem mobiLogbuch
- Helme
- Roller oder Inline-Skates

## Allgemeines:

Dieser Baustein richtet sich an Grundschulen und ihre Kooperationskindergärten. Vor Beginn der Sommerferien organisieren viele Grundschulen einen Schnuppertag für die zukünftigen 1. Klässler:innen. Der Schnuppertag kann dazu dienen, das Schulgelände, Lehrkräfte und Schüler:innen der höheren Klassen kennenzulernen und z. B. am Thema Mobilität und Bewegung ausgerichtet sein. Das hier beschriebene Konzept für einen Fuß- und Rollerparcours ist für ca. 2 Stunden ausgelegt. Es nutzt ausgewählte Symbole aus dem mobiLogbuch und führt somit auch die Kita-Kinder in dessen Nutzung ein.

## Aufbau:

Fuß- und Rollerparcours werden in unterschiedlichen Bereichen des Schulhofs aufgebaut (siehe Abbildung). Der Parcours kann entsprechend der Gestaltung des Schulhofs und vorhandenen Spielgeräten variiert werden. Der hier dargestellte Parcours deckt folgende im mobiLogbuch aufgeführte Kompetenzen ab:

## Zu Fuß unterwegs

1. Balancieren (z.B. Mauer auf dem Schulgelände, Spielgerät, Turnbank, o. ä.)
2. Stelzenlauf (Strecke markieren)
3. Treppen steigen (für erhöhte Schwierigkeit ggf. rückwärtslaufen)
4. auf einem Bein stehen und beidbeinig hüpfen (Hula Hoop Hüpfparcours)

## Unterwegs auf Rollen

5. Spur halten und sicher anhalten (Spur markieren; Stoppschilder oder Personen, die zum Halt auffordern)
6. eine Acht fahren (Spur markieren)
7. Slalom (Hütchen oder Slalomstangen)

Eine ausführliche Beschreibung der Kompetenzen findet sich ab Seite 35 (zu Fuß) und Seite 40 (Rollen).

## Durchführung:

Die Gruppe sollte sich aus Kita-Kindern und Schüler:innen der 1. Klasse zusammensetzen. Die Gruppe wird auf den Fuß- und Rollerparcours aufgeteilt, nach der Hälfte der Zeit wird getauscht. Jedes Kind bekommt einen Laufzettel mit den Symbolen der verschiedenen Kompetenzen. Nachdem die Kinder an einer Station waren, wird das entsprechende Symbol abgestempelt. Die einzelnen Stationen werden von Erzieher:innen und Lehrkräften betreut. Zum Ende des Tages kann den Kita-Kindern eine Urkunde überreicht werden.

Der Baustein „Mobilitätstag Kita & Schule“ wurde gemeinsam mit der Grundschule unter den Bäumen erarbeitet.

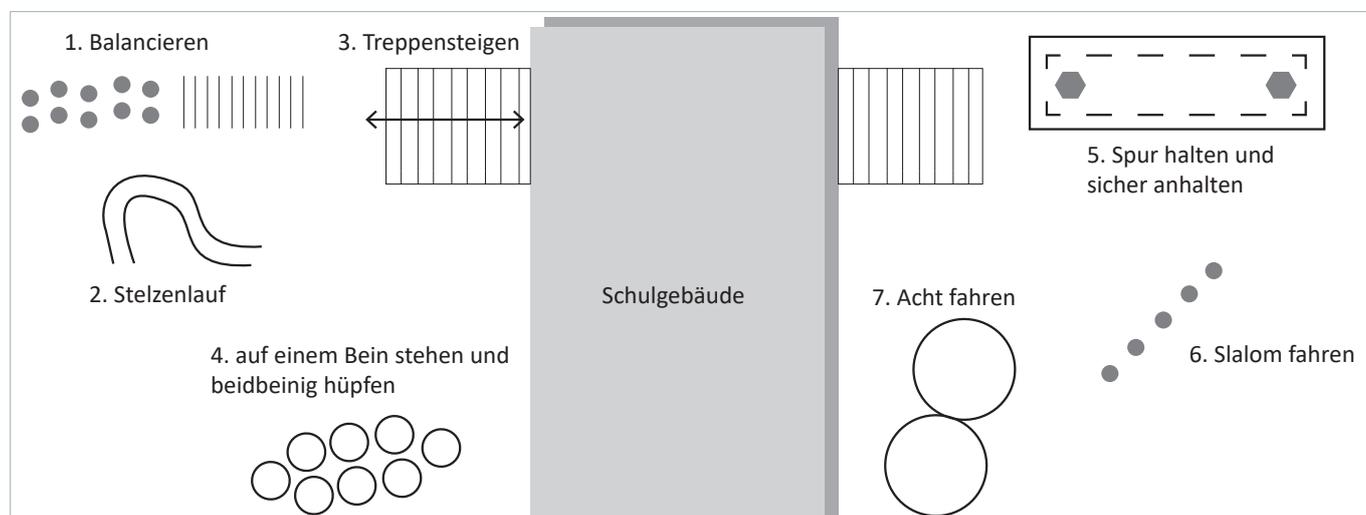


Abb. 31. Vorschlag für ein Fuß- und Rollenparcours (© MoBild)

# Kinderstadtteilplan & AG Mobilität

**Baustein:** Mein Viertel, meine Nachbarschaft

**Alter:** ab 3. Klasse

## Benötigtes Material:

- Klemmbretter
- Stifte
- Papier
- Ausgedruckte Umgebungskarten
- Ggf. Kamera

## Allgemeines:

Ein Stadtteilplan für und von Kindern verzeichnet Orte, die von Kindern als bedeutsam erachtet werden. Die Erstellung eines solchen Plans fördert die Auseinandersetzung mit der eigenen Schul- und Wohnumgebung, die Orientierungs- und Kartenkompetenz und befähigt nicht zuletzt Kinder, ihrer Sicht auf die Welt Ausdruck zu verleihen. Von der Idee bis zur fertigen Karte wird einige Zeit benötigt, daher bietet sich die Durchführung im Rahmen einer AG oder Projekttagen an. Im Vorfeld muss grundsätzlich entschieden werden, ob die finale Karte komplett analog erstellt und anschließend kopiert wird oder eine digitale Bearbeitung erfolgen soll (z.B. mit Hilfe von älteren Schüler:innen, Lehrkräften, Eltern, Computer-AG oder einem professionellen Grafikbüro).

## Durchführung:

Zunächst wird das Vorhaben mit den Kindern besprochen. Es bietet sich an, hierfür Kinderstadtpläne anderer Bezirke oder Städte zu nutzen. Diese können einen ersten Eindruck vermitteln, als Motivation dienen und gleichzeitig zur Diskussion darüber anregen, was den Kindern für ihren eigenen Stadtplan wichtig ist. Anhand einer Karte der eigenen Umgebung wird im nächsten Schritt entschieden, welcher Bereich abgedeckt werden soll, ggf. können Gruppen für die anschließenden Begehungen gebildet werden. Je nach Größe der Gruppen und der Umgebung erfolgen nun verschiedene Begehungen, bei denen die Kinder bedeutsame Orte markieren. Für die Dokumentation werden Klemmbretter, Papier, Umgebungskarten sowie ggf. Kameras benötigt. Zu den dokumentierten Orten kann z.B. folgendes gehören:

- Lieblingsorte
- Treffpunkte
- Spiel- und Sportplätze

- Orte für Tiere (Hundewiese, Streichelzoo, Vogelhäuschen)
- Kitas und Schulen
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen (Bibliothek, Kinder- und Jugendtreff, Museen, Kino)
- Parks, Gärten, Wasserflächen, Lieblingskletterbaum
- Kunstobjekte/Street Art
- Lieblingsläden
- (Bücher-)tauschregal
- ÖPNV-Haltestellen
- Gute Abstellplätze für Tretroller und Fahrräder
- Schleichwege und Verstecke
- Gefährliche Stellen im Verkehr

Im Anschluss an die Begehungen müssen die markierten Orte abgeglichen, gefiltert und ggf. Doppelungen aussortiert werden. Nachdem die Kinder entschieden haben was alles in die Karte aufgenommen werden soll, muss gemeinsam ein System für die Legende erarbeitet werden. In diesem Zuge kann auch diskutiert werden, ob die eingezeichneten Orte bewertet werden sollen (z.B. mittels Emojis oder +/-). Für die Legendensymbole können die Kinder eigene Zeichnungen anfertigen. Zudem kann diskutiert werden, welche weiteren Informationen auf der (Rückseite) der Karte aufgenommen werden sollen (z.B. wichtige Adressen, Telefonnummern). Die Fertigstellung der Karte variiert, je nachdem ob sie analog, digital mit Hilfe anderer Schüler:innen oder eines Grafikbüros erfolgen soll.

## Hinweise:

Es gilt darauf zu achten, dass der Stadtplan tatsächlich von und für Kinder ist. Es existieren zahlreiche kommerzielle „Kinderstadtpläne“ die jedoch von Erwachsenen erstellt wurden und dementsprechend Orte aufführen, die Erwachsene als interessant für Kinder erachten. Lieblingskletterbäume, Schleichwege, Geheimverstecke, Orte zum Quatschen und weitere informelle Plätze lassen sich dort nicht finden. Seitens der pädagogische Fachkraft ist es notwendig darauf zu achten, dass Kinder darin bestärkt werden ihre Sichtweise zu teilen. Dies betrifft auch die verwendeten Begriffe in der Legende. Diese sollten von den Kindern kommen und entsprechend auch von anderen Kindern verstanden werden (z.B. „Essen und Trinken“ statt „Gastronomie“ in der Legendenbezeichnung).



## Projekttag Schulzone

**Baustein:** Mein Viertel, meine Nachbarschaft in der Zukunft

**Alter:** JüL 1-3 oder ab Klasse 3

### Benötigtes Material:

- Präsentation mit Fotos (siehe Einführung)
- Mindestens 4 Klemmbretter
- Stifte
- 2 Digitalkameras
- 2 Sets verschiedener Emojis, auf DIN A4 ausgedruckt auf Pappe geklebt
- 2 Zollstöcke
- Ggf. 2 Stoppuhren
- Arbeitsblätter für den Rundgang (siehe Untersuchung des Straßenraums)
- Papier, ggf. ausgedruckte Fotos von der Straße (in schwarz-weiß)
- Material für eine Collage

### Allgemeines:

An immer mehr Schulen kommt der Wunsch auf, den Verkehrsraum vor der Schule kindgerechter zu gestalten. Die Ideen reichen von Verkehrsberuhigung bis hin zu Schulzonen, d.h. Bereiche ohne privaten Autoverkehr, die zum Aufhalten und Spielen einladen. Dieser Praxisbaustein zeigt auf, wie das Thema fächerübergreifend im Unterricht aufgegriffen werden kann. Die Durchführung kann in Rahmen eines Projekttages oder verteilt auf 5 Unterrichtsstunden erfolgen. Ziel ist es, die verschiedenen Funktionen von Straßen im Allgemeinen kennenzulernen und Ideen für die Umgestaltung der Straße vor Ort zu entwickeln.

### Durchführung:

#### Einführung

Das Ziel der Einführung ist es, die vielfältigen Funktionen von Straßen kennenzulernen. Dazu führt die Lehrkraft zunächst ein, dass es das Ziel von Verkehrsplanung ist, dass sich Menschen und Güter möglichst gut, sicher, umweltfreundlich und schnell fortbewegen können. Es werden die Begriffe Luftverkehr, Schienenverkehr und Seeverkehr genannt. Die Schüler:innen nennen jeweils dazugehörige Verkehrsmittel, ggf. kann die Lehrkraft passende Bilder dazu zeigen. Zum Schluss wird der Begriff Straßenverkehr eingeführt. Die Schüler:innen werden gebeten, die Augen zu schließen und bekommen folgenden Auftrag „Denkt

an eine Straße, die ihr kennt. Versucht, euch möglichst genau vorzustellen, wie diese Straße aussieht und was es dort zu sehen gibt.“ Im Anschluss werden die Merkmale der Straßen im Plenum geteilt und an der Tafel gesammelt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kinder an dieser Stelle vor allem Merkmale nennen, die mit der Verkehrsfunktion von Straßen zusammenhängen. Im Folgenden erläutert die Lehrkraft anhand von historischen sowie aktuellen Fotos, dass Straßen neben der Verkehrsfunktion auch soziale, ökonomische und kulturelle Funktionen erfüllen, diese jedoch mit Aufkommen des privaten Autoverkehrs vielerorts verdrängt wurden. Es bietet sich an, dass die Kinder an dieser Stelle Folgen nennen, die der zunehmende Autoverkehr aus ihrer Perspektive hatte. Als Überleitung können Beispiele gezeigt werden, die Alternativen zu einer autogerechten Planung aufzeigen: z.B. Fußgängerzone, Fahrradstraße, Schulzone. Anschließend werden die Kleingruppen für die Begehung aufgeteilt und die Arbeitsaufträge verteilt

### Untersuchung des Straßenraums

Für die Untersuchung des Straßenraums wird die Lerngruppe im Idealfall in zwei Hälften geteilt. In jeder Hälfte werden wiederum drei Kleingruppen gebildet.

#### 1. Kleingruppe: Interviews

Die Gruppe hat die Aufgabe kurze Interviews mit Pasant:innen zu führen und Meinungen zur Straßengestaltung abzufragen. Dafür bekommen sie einen vorbereiteten Interviewbogen ausgehändigt, z.B. mit folgenden Fragen:

- Wie sicher finden Sie den Verkehr hier?
- Wie sauber finden Sie diese Straße?
- Wie schön finden Sie diese Straße?
- Wie finden Sie die Lautstärke auf dieser Straße?
- (Platz für eigene Frage)

Für eine einfache Auswertung bieten sich als Antwortmöglichkeiten Smileys an (lachend, neutral, traurig).

#### 2. Kleingruppe: Fotografie

Die Gruppe hat die Aufgabe verschiedene Stellen im Straßenraum zu fotografieren und aus ihrer Perspektive zu bewerten. Mit Hilfe von Emoji-Schildern halten die Schüler:innen fest, wie ihnen die verschiedenen Stellen gefallen. Diese Aufgabe eignet sich besonders für Schüler:innen mit geringer Lese- und

Schreibkompetenz. Sollte diese vorhanden sein, kann während des Rundgangs schriftlich festgehalten werden, warum die jeweiligen Orte fotografiert wurden.

### 3. Kleingruppe: Abmessen und Zeitstoppen

Die Gruppe misst mit einem Zollstock verschiedene Elemente im Straßenraum ab, z.B. Gehweg, Parkstreifen, Radstreifen, Fahrbahn, Mittelinsel, Fahrradständer. Dafür wird eine Tabelle benötigt, in der die ortsspezifisch relevanten Elemente aufgelistet sind. Die Schüler:innen sollten die Möglichkeit haben, weitere Elemente abzumessen und einzutragen. Es kann auch mit Schritten gemessen werden, falls das Abmessen der Fahrbahn mit dem Zollstock zu gefährlich ist. Wenn in der Straße Ampeln vorhanden sind, kann zudem die Zeit der Grün- und Rotphasen gestoppt werden.

### Vortragen der Ergebnisse

Zurück im Klassenraum werden die Ergebnisse aller Kleingruppen vorgestellt. Die Ergebnisse aus den Kleingruppen „Interviews“ werden addiert, so dass für jede Frage ersichtlich ist, welche Antwort am häufigsten gewählt wurde. Um die Ergebnisse der Gruppe „Abmessen und Zeitstoppen“ zu verdeutlichen, kann ein Straßenquerschnitt an die Tafel gezeichnet werden, in den die verschiedenen Beträge eingetragen werden. Anschließend wird errechnet, wie viel Platz die verschiedenen Verkehrsformen (Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, ÖPNV) im Raum einnehmen. Anschließend werden die Ergebnisse besprochen, mögliche Fragen können sein:

- Gibt es Unterschiede zwischen euren Wahrnehmungen (Kleingruppe Fotografie) und den Wahrnehmungen der befragten Personen (Kleingruppe Interviews)



Abb. 33. die Ergebnisse der Begehung werden notiert (© MoBild)

- Wie bewertet ihr die Flächenaufteilung in der Straße vor eurer Schule? (Falls bekannt ist, mit welchen Verkehrsmitteln die Schüler:innen der Lerngruppe zur Schule kommen, kann die aktuelle Flächenverteilung mit den Bedarfen der Kinder verglichen werden)

### Kreative Phase

In der kreativen Phase stehen die Ideen der Schüler:innen für die Umgestaltung der Straße zu einer Schulzone im Vordergrund. Dafür können unterschiedlichste Material genutzt werden, z.B. Stifte, Bilder aus alten Zeitschriften, Vorlagen, mittels denen die Kinder eine Collage gestalten. Als Grundlage kann dafür ggf. eine ausgedruckte schwarz-weiß Aufnahme der Straße genutzt werden. Abschließend präsentieren die Schüler:innen ihre Ideen, z.B. mittels der Methode Gallery Walk. Dafür werden die Bilder im Klassenraum ausgestellt. Einige Schüler:innen bleiben bei ihren Bildern stehen, um diese zu erklären oder Fragen zu beantworten, die anderen gehen im Raum und schauen sich die Ergebnisse der anderen Schüler:innen an. Nach einiger Zeit wird gewechselt.

### Möglichkeiten zur Verwendung der Ergebnisse:

Insbesondere, wenn es an der Schule eine Initiative für eine Schulzone gibt, bietet es sich an, die Ergebnisse der Schüler:innen für diese Zwecke zu nutzen, z. B. im Rahmen eines Beitrags in der Schulzeitung, Lokalzeitung oder einer Ausstellung in der Schule.

Der Baustein „Projekttag Schulzone“ wurde gemeinsam mit der Allegro-Grundschule erarbeitet.



Abb. 34. Idee für eine begrünte Schulzone (© MoBild)

# Ein Einstieg in das Radfahrtraining

**Baustein:** Unterwegs mit dem Rad

**Alter:** ab 3. Klasse

## Benötigtes Material:

- Kreide für Markierungen
- flache Markierungshütchen
- Wand o. ä.

Unter [hu.berlin/mobild](https://www.hu.berlin/mobild) ist ein kurzes **Erklärvideo** verfügbar.



## Allgemeines:

Die hier vorgestellte Trainingseinheit mit drei Stationen eignet sich gut für den Einstieg in sicheres Radfahren. Dabei werden die Kinder in ihrer motorischen Entwicklung gefördert, trainieren ihre Geschicklichkeit und ihren Gleichgewichtssinn.

Mit den Übungen können die Grundvoraussetzungen für wichtige Radfahrfertigkeiten im Straßenverkehr aufgebaut werden. Dazu gehört zum Beispiel einhändig fahren, beim Umschauen die Spur zu halten und – besonders wichtig – auf unvorhergesehene Ereignisse schnell und angemessen zu reagieren.

Mit diesem Einstieg kann zudem leicht festgestellt werden, wer bereits über gute Radfahrfähigkeiten verfügt und wer mehr Unterstützung benötigt. Dies ist bei einer großen Gruppe nicht immer leicht festzustellen, zumal auch eine Selbsteinschätzung für Kinder schwierig ist. Durch vielfältige Differenzierungen der Übungen können die Stationen individuell so angepasst werden, dass die Kinder in ihren jeweiligen Fähigkeiten gefördert, aber nicht überfordert werden.

Übrigens: Auch für Erwachsene, die bereits raderfahren sind, kann das Training eine sinnvolle und hilfreiche Unterstützung für ein sicheres Radfahren sein!

**Hinweis:** Kinder, die noch nicht Fahrrad fahren können, können die Übungen auch mitmachen! Hierzu sollten ihnen die Pedalen abgeschraubt und der Sattel so niedrig eingestellt werden, dass sie mit den Füßen gut auf den Boden kommen. Die Übungen helfen ihnen dabei, ihr Gleichgewicht zu trainieren, damit sie im nächsten Schritt die Pedalbewegung lernen können.

## Das Training in Kürze:

### Aufwärmphase

1. Das Fahrrad kennenlernen: Wie führe ich mein Fahrrad? Wie fühlt es sich an?
2. Funktionstest: Funktionieren die Bremsen? Klappert etwas?
3. Aufstieg üben.

### Station 1

Fünf Markierungen (Kreide) im Abstand von mindestens fünf Metern in eine Reihe setzen. Bei jeder Markierung sollen die Kinder kurz stehen bleiben und zum Stillstand kommen, ohne die Füße auf dem Boden abzustellen und dann weiterfahren.

### Station 2

Etwa acht bis zehn Markierungen (Hütchen) im engen Abstand in einer Reihe setzen. Nach der letzten Markierung eine Haltelinie markieren. Die Kinder sollen eng im Slalom um die Hütchen fahren. Nach Erreichen der Haltemarkierung wird die Richtung, zu der sie rausfahren sollen, durch eine Person hinter der Markierung vorgegeben.

### Station 3

Auf Hindernis (Wand) zufahren und kontrolliert und langsam dagegen fahren. Es kommt nicht darauf an, rechtzeitig zu bremsen, sondern auf die Reaktion der Fahrenden bei Kontakt mit dem Hindernis. Unerfahrene haben Schwierigkeiten dabei, angemessen auf den mechanischen Impuls zu reagieren.

### Abschluss

Schneckenrennen: Wer kommt als letztes ins Ziel?

### Aufwärmphase:

**Ziel:** Die Kinder lernen das Rad kennen und überprüfen die Funktionsweise.

### Durchführung

Zunächst sollen sich die Kinder ihrem Fahrrad spielerisch annähern. Dazu stellen sie sich neben ihr Rad und fassen es locker mit einer Hand in der Lenkermitte oder am Sattel an. Das Fahrrad soll leicht angetippt



Abb. 35. Das Fahrrad kennenzulernen ist ein wichtiger Bestandteil des Radfahrtrainings (© MoBild)

werden, sodass es zwischen der Hand nach rechts und links schwankt.

Die Kinder können auch weitere Bewegungen mit ihrem Rad ausprobieren, während sie auf der Stelle stehen bleiben, zum Beispiel vorwärts und rückwärts schieben oder zu einer Seite neigen.

Als Nächstes sollen die Kinder überprüfen, ob etwas an ihrem Rad klappert und ob die Bremsen gut funktionieren. Thematisieren Sie dabei auch, wie Sachen auf dem Fahrrad sicher verstaut werden: Die Bremsen, Speichen und die Trittbewegung dürfen dabei unter keinen Umständen behindert werden!

**Hinweis:** Beim Bremsen auf die Handstellung achten! Zwischen Griff und Bremshebel darf kein Finger verbleiben, denn hier besteht Einquetschgefahr! Zum Abschluss der Aufwärmphase sollen die Kinder den Aufstieg üben. Haben sie ein Fahrrad mit einer hohen Mittelstange, müssen sie über den Sattel aufsteigen. Dies fällt leichter, wenn das Fahrrad leicht zur Seite geneigt wird.

### Parcours:

Der Parcours besteht aus drei Stationen, die nicht in einer bestimmten Reihenfolge durchfahren werden müssen. Bei einer Schulklasse oder größeren Gruppe können alle Stationen aufgebaut und die Kinder auf die Stationen verteilt werden.

Es kann hilfreich sein, mehrmals zwischen den Stationen zu wechseln, um den Kindern zu zeigen, wie sich ihre Fähigkeiten bereits verbessert haben. Auch eine kleine Verschnaufpause zwischendurch kann Wunder wirken!

### Station 1:

#### Aufbau

Fünf Markierungen (am besten Linien aus Kreide oder auch Hütchen o.ä.) im Abstand von mindestens fünf Metern in eine Reihe setzen.

#### Anweisung an die Kinder

Bei jeder Markierung kurz stehen bleiben und zum Stillstand kommen, ohne die Füße auf den Boden abzustellen und dann weiterfahren.

#### Hinweise für die Gruppenleitung

Die Kinder können die Station nacheinander durchfahren, wobei es ausreicht, wenn das nächste Kind wartet, bis das vorige Kind an einer der letzten Markierungen angelangt ist. Die Kinder sollten langsam und ruhig fahren und einen niedrigen Gang nutzen. Es ist nicht ratsam, konstant zu treten und erst an der Markierung abrupt zu stoppen. Stattdessen sollten die Kinder antreten, sich rollen lassen und währenddessen die Füße in die richtige Position bringen: Sie sollten beim Halt möglichst in Parallelstellung sein (siehe Abbildung 36 und 37).

Die Aufgabe der Gruppenleitung besteht darin, zu beobachten und Tipps zu geben. Vor der ersten Durchfahrt genügt es, nur die einfache Anweisung (siehe oben) und keine weiteren Tipps zu geben. Erst bei weiteren Durchgängen können Tipps gegeben werden. So haben die Kinder die Möglichkeit, sich selbstständig an die Aufgabe heranzutasten und merken im weiteren Verlauf einen Unterschied, wenn sie den Tipps der Gruppenleitung folgen.

#### Differenzierung

Die Schwierigkeit kann durch eine längere Haltedauer an der Markierung oder einhändiges Fahren erhöht werden. Falls die Möglichkeit besteht, kann die Übung auch auf leicht abschüssigem Gelände durchgeführt werden. Dann sollen sich die Kinder nach dem Halten leicht zurückrollen lassen.

**Hinweis:** Alle Übungen sollten langsam und kontrolliert durchgeführt werden. Hierfür ist es ratsam, einen möglichst niedrigen Gang zu nutzen.



Abb. 36. Bei der Pedalstellung auf diesem Bild müssen die Füße vor der Weiterfahrt erst wieder in die richtige Stellung gebracht werden (© MoBild)

## Station 2:

### Aufbau

Etwa acht bis zehn Markierungen im engen Abstand in eine Reihe setzen. Hierfür eignen sich am besten flache Hütchen, da diese beim Fahren nicht umgestoßen werden können. Der Abstand der Markierungen sollte so eng sein, dass man gerade noch im Slalom fahren kann. Dabei muss die Größe der Fahrräder beachtet werden.

Nach der letzten Markierung eine Haltelinie markieren. Etwa zwei bis drei Meter hinter der Haltelinie steht eine Person. Dies muss keine Gruppenleitung sein, sondern kann von den Kindern übernommen werden (Auswechseln nicht vergessen!).

### Anweisung an die Kinder

Eng im Slalom um die Markierung fahren. An der Haltelinie zum Stillstand kommen, ohne die Füße auf den Boden zu stellen, dabei Blickkontakt mit der Person hinter der Haltelinie aufnehmen. Die Person zeigt mit der Hand die Richtung an, in die gefahren werden soll. Mit dem Anzeigen soll so lange gewartet werden, bis die Teilnehmenden auf dem Rad fast das Gleichgewicht verlieren.

### Hinweise für die Gruppenleitung

Die Pedalstellung bei der Haltelinie beachten, dann kann die Richtung flexibler eingeschlagen werden (siehe Bild oben). Die Station kann von den Kindern nach einer kurzen Einführung weitestgehend eigenständig durchgeführt werden.



Abb. 37. So sieht es besser aus: Nach dem Stillstand kann direkt weitergefahren werden (© MoBild)



Abb. 38. Station 2: Die Person hinter der Haltelinie entscheidet, wann sie das Signal gibt (© MoBild)

### Differenzierung

Ist der Slalom zu schwierig, kann der Abstand der Markierungen vergrößert werden. Die Schwierigkeit des Slaloms kann erhöht werden, indem die Markierungen nach rechts oder links verschoben werden. Vor der ersten Markierung sollte dann mit einem Pfeil (Kreide) angezeigt werden, ob von links oder rechts eingefahren werden soll. Dabei auf die korrekte Richtungsvorgabe achten!

### Station 3:

Hinweis: Kinder, die akut sturzgefährdet sind, sollten die dritte Station noch nicht durchführen. Daher ist es hilfreich, vor der Durchführung die Fähigkeiten der Kinder bereits grob einschätzen zu können.

### Aufbau

Bei der Übung wird kontrolliert auf ein Hindernis zugefahren. Dafür eignet sich z. B. eine Wand. Bäume sind nicht geeignet, da die Rinde beschädigt werden könnte und Baumwurzeln den Boden oft uneben machen. Das Objekt sollte nicht zu schmal sein (keine Pol-



Abb. 39. Station 2: Hier ist der Slalom sehr schwierig aufgebaut: Es gibt eine Richtungsvorgabe und einzelne Hütchen sind ein Stück seitlich platziert (© MoBild)

ler o. ä.). Auf dem Hindernis z. B. mit Kreide die Stelle markieren, gegen die gefahren werden soll.

### Anweisung an die Kinder

Kontrolliert und langsam gegen das Hindernis fahren, sodass ein Impuls durch das Rad geht. Die Hände müssen dabei immer an den Bremsen sein. Nach dem Halteimpuls durch den Aufprall unbedingt auf dem Rad sitzenbleiben, Füße solange wie möglich auf den Pedalen lassen.

### Hinweise für die Gruppenleitung

Die Übung ist nicht für Kinder geeignet, die akut sturzgefährdet sind. Auch hier gilt es, die Übung eher langsam und kontrolliert durchzuführen. Es kommt nicht darauf an, rechtzeitig zu bremsen, sondern auf die Reaktion der Fahrenden beim Kontakt mit dem Hindernis. Unerfahrene haben Schwierigkeiten dabei, angemessen auf den mechanischen Impuls zu reagieren. Das Ziel ist es, die Person auf dem Rad durch den Halteimpuls zum Stillstand zu bringen, sodass sie auf dem Rad bleibt, ohne dabei umzufallen.

Neben dem Hindernis muss mindestens eine Gruppenleitung stehen. Nachdem die Teilnehmenden gegen das Hindernis gefahren sind, hält die Gruppenleitung das Rad an der Lenkermitte oder den Arm der Person

fest. Nachdem das Rad zum Stillstand gekommen ist, wird es langsam zu einer Seite gekippt. Dabei sollten die Kinder möglichst im Sattel verbleiben und sicher mit dem jeweiligen Fuß auf dem Boden landen. Dadurch lernen sie, sicher und kontrolliert auf Halteimpulse zu reagieren.

### Differenzierung

Wenn Kinder zu früh abbremsen und sich nicht trauen, gegen das Hindernis zu fahren, kann das Fahrrad in der Lenkermitte festgehalten werden und nach vorne und hinten gezogen werden, sodass die Kinder den Impuls merken. Außerdem kann das Vorderrad zwischen die Beine genommen werden.

Wenn die Kinder keine Schwierigkeiten mit dem Halteimpuls haben, kann die Fallübung schwieriger gestaltet werden, indem man dem Fahrrad einen kleinen Impuls gibt, zu einer Seite zu fallen. Die Kinder sollten auch dabei im Sattel verbleiben und nach rechts oder links austreten. Die meisten Personen haben eine Lieblingsseite, zu der sie es gewöhnt sind anzuhalten und ihren Fuß abzustellen, während sie in die andere Richtung kaum angemessen reagieren können. Hier gilt es, Vertrauen darin aufzubauen, dass ein sicherer Stand



Abb. 40. Eine enge Betreuung durch die Gruppenleitung ist bei dieser Station notwendig (© MoBild)



Abb. 41. Der Griff in die Lenkermitte ermöglicht ein stabiles Festhalten des Fahrrads (© MoBild)



Abb. 42. Nachdem gegen die Wand gefahren wurde, hält die Gruppenleitung das Fahrrad in der Lenkermitte fest (© MoBild)



Abb. 43. Anschließend sicheren Stand einnehmen (© MoBild)

erreicht werden kann, auch wenn man im Sattel verbleibt.

Bei fortgeschrittenen Teilnehmenden kann sich die Gruppenleitung 1-1,5 Meter vor dem Hindernis spontan in den Weg stellen und die Lenkermitte greifen, sodass die Person eine Notbremsung machen muss.

### Abschluss:

Zum Abschluss kann ein Schneckenrennen durchgeführt werden. Dafür wird eine Start- und Ziellinie bestimmt (und zum Beispiel mit Kreide markiert). Nun treten mehrere Kinder gegeneinander an. Das Ziel ist es, als letzte Person ins Ziel zu kommen, ohne die Füße abzusetzen. Wer die Füße auf den Boden stellt, ist raus.

Die Schwierigkeit kann erhöht werden, indem die Kinder in einem markierten Korridor fahren müssen. Als weitere Regel kann festgelegt werden, dass das Rad immer in Bewegung bleiben muss.

### Zusätzliche Materialien und Angebote:

Ein kurzes Erklärvideo zum Einsteig in das Radfahrtraining ist unter [hu.berlin/mobild](http://hu.berlin/mobild) verfügbar.

Weitere Materialien und Angebote, die Ihnen bei der Umsetzung helfen können, finden Sie auf Seite 43.

Der Baustein „Einstieg in das Fahrradtraining“ wurde gemeinsam mit Marian Rahn entwickelt. Kontakt über [www.unpavedroads.io](http://www.unpavedroads.io)

# Radverkehrs-Check: Fahrradfreundlichkeit aus Kinderperspektive

**Baustein:** Unterwegs mit dem Rad

**Alter:** ab 4. Klasse

## Benötigtes Material:

- DIN A3-Blätter
- Buntstifte, Kleber, Schere
- Aufnahmegeräte
- Fotokameras
- Maßbänder/Zollstöcke
- Klemmbretter und Notizzettel
- Emoji-Schilder zur Bewertung
- 3-4 Fahrräder und Helme
- Fotos und Kurztexte zu Elementen einer fahrradfreundlichen Umgebung können auf [hu.berlin/mobild](http://hu.berlin/mobild) heruntergeladen werden

## Allgemeines:

Der Radverkehrs-Check soll ein Bewusstsein für die Umgebung schaffen und zeigen, dass diese beeinflusst, wie sicher und angenehm ich unterwegs sein kann. Aus der Fahrrad-Perspektive wird klar: Dass Kinder sicher und selbstständig Rad fahren, ist nicht nur abhängig von den eigenen Fähigkeiten, sondern auch von den Voraussetzungen, die die Infrastruktur und Umgebung bieten. Der Radverkehrss-Check kann außerdem die Grundlage dafür sein, selbst Veränderungen anzustoßen. Als Ergebnis entsteht eine Karte der näheren Umgebung, die die Fahrradfreundlichkeit aus der Sicht der Kinder zeigt. Der Radverkehrs-Check wurde im Rahmen eines Projekttages erstellt, lässt sich aber auch in drei Einheiten mit jeweils ca. 90 Minuten einteilen. Dafür müssen die Zeiten entsprechend angepasst werden.

## Phase 1: Grundlagen:

### Vorkenntnisse sammeln (5-10 Minuten)

Zunächst werden die Vorkenntnisse der Schüler:innen gesammelt. Dafür werden Merkmale einer fahrradfreundlichen Stadt an der Tafel zusammengetragen und von der Lehrkraft an der Tafel geclustert. Impulsfrage: Was braucht eine Stadt/ein Ort, damit man dort gut mit dem Fahrrad unterwegs sein kann?

### Steckbriefe erstellen (ca. 45 Minuten)

Im zweiten Schritt lernen die Schüler:innen Infrastrukturelemente kennen. Dafür bilden sie Zweier- oder

Dreiergruppen. Sie erhalten einen Umschlag, in dem ein Element mit kurzen Texten und Bildern sowie passenden Verkehrszeichen näher beschrieben wird. Ihr Arbeitsauftrag ist es, daraus gemeinsam einen Steckbrief auf einem DIN A3-Papier zu erstellen. Folgende Elemente können aufgenommen werden:

- verschiedene Radwege-Typen (Fahrradstraßen, Mischverkehr, Schutzstreifen, geschützte Radfahrstreifen, getrennte und gemeinsame Rad- und Fußwege)
- Abstellmöglichkeiten (sichere und wetterfeste Fahrradständer, Fahrradboxen und -parkhäuser)
- Fahrrad und Bahn (fahrradfreundlicher Bahnhof und fahrradfreundliche Bahn)
- Fahrräder ausleihen (Fahrradverleih im Fahrradladen, Leihfahrräder im Straßenraum)
- Fahrräder reparieren (Fahrradwerkstätten, Schlauchautomaten, Reparaturstationen oder -cafés, frei zugängliche Luftpumpen)
- Typen von Fahrrädern (Lastenrad, Dreirad, Standardrad, Tandem, etc.)

Hinweis: Die Kurztexte können in ihrem Anforderungsniveau angepasst werden, sodass die Aufgabenstellung den Fähigkeiten der einzelnen Schüler:innen entspricht. Informationen zu verschiedenen Radwege-Typen finden sich auch in der Broschüre „So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“ des ADFC.



Abb. 44. fertige Steckbriefe zu verschiedenen Themen (© MoBild)

Auf den Steckbriefen können die Infrastrukturelemente beschrieben, ihre Vor- und Nachteile erklärt und mit den Bildern und Verkehrszeichen illustriert werden (Dauer ca. 30 Minuten). Im Anschluss lernen die Schüler:innen während eines Rundgangs die anderen Steckbriefe kennen. Dieser wird in zwei Runden (je 5-10 Minuten) durchgeführt. In der ersten Runde bleibt jeweils ein Kind beim eigenen Steckbrief, um

Fragen der anderen Schüler:innen zu beantworten. In der zweiten Runde wird sich abgewechselt, sodass jedes Kind einmal den eigenen Steckbrief erklärt und die Steckbriefe der anderen Schüler:innen kennenlernt.

### Sammlung ergänzen (5-10 Minuten)

Zum Abschluss der ersten Phase wird die Tafel-sammlung ergänzt. Dabei können alle Gruppen zu Wort kommen und ihre Erkenntnisse mitteilen.

### Phase 2: Erkundung der Nachbarschaft:

#### Vorbereitung (15-30 Minuten)

Bevor die Schüler:innen nach draußen gehen, werden die Teams festgelegt und die Beobachtungsaufgaben verteilt. Hierbei ist es sinnvoll, die Klasse zunächst in zwei Gruppen einzuteilen, sodass etwa 10-15 Schüler:innen in einer Gruppe sind. Zur Einteilung der Gruppen können die Steckbrief-Teams als Orientierung genutzt werden: In jeder Gruppe sollte jeweils ein Kind aus dem Steckbrief-Team sein. Innerhalb dieser Gruppen wird nun weitergearbeitet. Es werden etwa fünf kleine Teams gebildet, die verschiedene Beobachtungsaufgaben für die Erkundung erhalten. Diese können entweder vorab festgelegt und verteilt oder gemeinsam mit den Kindern erarbeitet werden. Es können auch Themen vorgegeben werden, die von den Kindern inhaltlich gefüllt werden. Beobachtungsaufgaben können z. B. sein:

- Gibt es ausreichend Fahrradständer mit Witterungsschutz und sind diese sicher genug?
- Welche Radwege-Typen gibt es und wie fährt es sich dort? Sind sie breit genug und frei von Müll, Ästen, Laub oder Schnee? Gibt es Stolperfallen, Kopfsteinpflaster o. ä.?
- Gibt es Lücken im Radnetz?
- Wie ist die Querungssituation an großen Kreuzungen?
- Was sagen Passant:innen zu der Fahrradfreundlichkeit in der Nachbarschaft?
- Welche Möglichkeiten gibt es, ein Fahrrad zu reparieren oder reparieren zu lassen?
- Welche Möglichkeiten gibt es, ein Fahrrad auszuliehen? Können auch Kinder ein Rad ausleihen?
- Welche Verkehrsschilder gibt es, die das Radfahren betreffen? Wie müssen sich Radfahrende dort verhalten und welche Rechte haben sie?
- Können Fahrräder zu Hause abgestellt werden?

Es können verschiedene Materialien bereitgehalten werden, je nachdem, was untersucht werden soll. Die Dauer der Vorbereitung ist abhängig von der Beteiligung der Kinder an der Erstellung der Beobachtungsaufgaben.

#### Erkundung (60-90 Minuten)

Nun kann der Rundgang starten. Es empfiehlt sich, vorab eine Route festzulegen und dabei möglichst viele interessante Wegpunkte einzuplanen, z. B. unterschiedliche Radwege-Typen, Leihstationen, Fahrradwerkstätten. Die Route sollte möglichst kurzgehalten werden, etwa 1 bis 1,5km sind ausreichend. Während des Rundgangs konzentrieren sich die Teams auf ihre Beobachtungsaufgaben und dokumentieren ihre Erkenntnisse. Es ist hilfreich, vorab 3-5 Punkte festzulegen, an denen angehalten wird und gemeinsam Beobachtungen besprochen und dokumentiert werden.

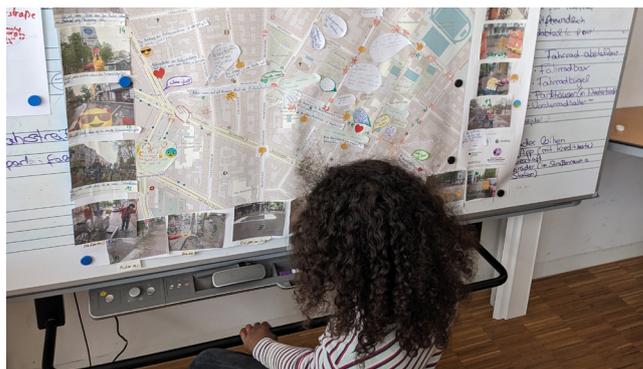


Abb. 45. Am Ende werden die Ergebnisse auf eine große Karte übertragen (© MoBild)

### Phase 3: Erstellung der Karte:

#### Auswahl der Erkenntnisse (15 Minuten)

Nachdem die Schüler:innen ihre Beobachtungen durchgeführt haben, müssen ihre Erkenntnisse sortiert und gefiltert werden. Dies kann zunächst in den Teams geschehen. Die Schüler:innen erhalten den Arbeitsauftrag, pro Team jeweils etwa drei wichtige Zitate/Fotos/Problemstellen/Erkenntnisse/Verbesserungsvorschläge auszuwählen. Diese können z. B. in Form von Sprechblasen vorbereitet werden.

#### Übertragung der Erkenntnisse (20-30 Minuten)

Im Anschluss werden die Erkenntnisse gemeinsam auf eine große Karte (min. DIN A3-Format) übertragen. Dazu können Sprechblasen und Emojis aufgeklebt

werden. Wurden Fotos ausgewählt, können diese im Anschluss rund um die Karte geklebt werden. Zur Einzeichnung der Radwege-Typen kann auch mit Farben gearbeitet werden. Die Schüler:innen sollen sich außerdem darauf vorbereiten, ihre Karte der anderen Gruppe vorzustellen (wer präsentiert und was soll präsentiert werden?).

Möglichkeiten zur Variation: Als Bewertung der Fahrradfreundlichkeit kann ein alternatives System genutzt werden. In der Konzeption des Radverkehrs-Checks wurden Emoji-Schilder genutzt, die verschiedene Emotionen gezeigt haben (ängstlich, wütend, Daumen hoch/runter, Herzchenaugen). Stattdessen oder ergänzend kann z.B. auch ein Ampelsystem genutzt werden, das die Schüler:innen nutzen, um die Umgebung zu bewerten.

### Ergebnisvorstellung (15 Minuten)

Zum Abschluss stellen die Gruppen sich gegenseitig ihre erstellten Karten vor. Dabei ist erwünscht, dass ein Austausch über das Erlebte entsteht. Die Schüler:innen können sich gegenseitig Fragen stellen und

Anmerkungen machen.

### Phase 4: Karte präsentieren (optional):

Die erstellte Karte kann im Anschluss im Klassenraum / im Schulflur / als Teil einer Ausstellung aufgehängt werden. Darüber hinaus können die Erkenntnisse auch an die für Verkehr zuständigen Politiker:innen oder Verwaltungen weitergereicht werden. Ansprechpartner kann hierzu z. B. die Koordination für Kinder- und Jugendbeteiligung sein. Verantwortliche können auch in die Schule eingeladen werden, wo die Schüler:innen ihre Erkenntnisse und Verbesserungsideen vorstellen.

### Zusätzliche Materialien:

VCD (2023): Leitfaden für Vor-Ort-Mobilitätschecks an Schulen. Online verfügbar.

Der Baustein „Radverkehr-Check“ wurde gemeinsam mit der Gemeinschaftsschule auf dem Campus Rütli erarbeitet.



Abb. 46. Die fertige Karte zeigt die Ergebnisse des Radverkehr-Checks (© MoBild)

## Aktionen, Angebote und Lernorte für Ausflüge und Exkursionen

### BegSpo „zweirad“

BERLIN

Die Berliner Gesellschaft für Gesundheit durch Sport führt mit „zweirad“, das größte Radprojekt an Kitas und Schulen in Berlin und Umgebung durch. Die Fahrräder und Trainer:innen werden gestellt. „Zweirad inklusion“ richtet sich gezielt an Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen.

### Bürgerstiftung Berlin „Berlin Rallye“

Die Stiftung bietet den 6. Jahrgangsstufen kostenlos das zweitägige Projekt „Berlin-Rallye zur Orientierung im öffentlichen Nahverkehr“ an. Einem Vorbereitungstag „Fit für die Rallye“ folgt als Wander-/Projekttag der Rallyetag „Raus aus dem Kiez und rein in die Stadt“.

### BVG

Die BVG hält unterschiedliche Angebote für Kitas und Schulen bereit:

- Besuch von Betriebshöfen
- Praxistag Bus (Kita und 1. Klasse), Tram und U-Bahn (1. bis 3. Klasse)
- Berliner U-Bahn Museum

### Deutsches Technikmuseum

Das Deutsche Technikmuseum bietet in der Dauerausstellung „Mensch in Fahrt“ sowie in temporären Ausstellungen die Möglichkeit, sich mit der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Berliner Straßenverkehrs zu beschäftigen.

Trebbiner Straße 9  
10963 Berlin

### Futurium

Im Futurium Berlin dreht sich alles um die Zukunft und die Frage, wie wir leben wollen. Ein Schwerpunkt ist dabei die Mobilität. Es werden verschiedene Workshops und Führungen für Schulklassen angeboten. Der Eintritt ist kostenlos.

Alexanderufer 2  
10117 Berlin

### BUND Berlin „Zu Fuß zur Kita und zur Schule Berlin“

Kinder sollen entgegen des „Elterntaxi“-Trends von Anfang an lernen, klimafreundlich, selbstständig und sicher mobil zu sein. Der BUND Berlin berät und unterstützt Kitas und Schulen in Berlin, um Aktionen und Projekte selbstständig durchzuführen.

DEUTSCHLANDWEIT

### Klimabündnis „Stadtradeln“ und „Schulradeln“

Die Aktion „Stadtradeln“ ermöglicht es Kommunen, innerhalb eines etwa dreiwöchigen Zeitraums Fahrradkilometer zu sammeln. Teilnehmen können Einzelpersonen, es können aber auch Teams, z. B. für einzelne Klassen oder die ganze Schule gebildet werden. Die gesammelten Fahrradkilometer werden auf der Webseite eingetragen. Schulen können an dem Programm „Schulradeln“ teilnehmen.

### Klima-Bündnis „Kleine Klimaschützer unterwegs – Kindermeilen“

Während einer Aktionswoche bringt jeder klimafreundlich zurückgelegte Weg eine Grüne Meile für das Weltklima. Jede Meile entspricht einem Sticker im Kindermeilen-Sammelalbum. Die Anzahl aller Meilen einer Einrichtung werden an das Klima-Bündnis gemeldet und dort addiert.

Das online frei verfügbare Begleitheft zur Kampagne liefert außerdem viele Ideen für die Thematisierung in der Kita oder in der Grundschule.

### VCD „FahrRad! Fürs Klima auf Tour“

Zwischen März und September werden Fahrradkilometer gesammelt, die auf der Webseite von teilnehmenden Klassen eingetragen werden können. Anschließend lässt sich errechnen, wie viel CO<sup>2</sup> eingespart wurde. Die Aktion richtet sich an Kinder und Jugendliche von 10-18 Jahren.

### VCD & DKHW „Zu Fuß zur Kita und zur Schule“

Der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk richten gemeinsam das deutschlandweite Programm aus und bieten Material zum Download sowie zum Bestellen an.

## Quellen & Literatur zum Weiterlesen

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2021): Kinder und Jugendliche im Quartier. Handbuch und Beteiligungsmethoden zu Aspekten der urbanen Sicherheit. Berlin.

Drews, Fabian (2022): Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin. Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin Mitte. IVP-Discussion Paper. Heft 2/2022. Berlin

Forschungs-Informations-System (FIS): Wissenslandkarte „Mobilität von Kindern und Jugendlichen“. Die Webseite bietet Informationen und verweist auf eine Vielzahl an Publikationen rund um das Thema Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT; iMA Richter & Röckle & Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker (2021): Reifenabrieb – ein unterschätztes Umweltproblem? Digitales Planungs- Entscheidungsinstrument zur Verteilung, Ausbreitung und Quantifizierung von Reifenabrieb in Deutschland. Abschlussbericht.

Gesellschaft für Didaktik des Sachunterrichts (GDSU) (Hrsg.) (2013). Perspektivrahmen Sachunterricht. Bad Heilbrunn: Klinkhardt.

Hengst, Heinz (2013): Kindheit im 21. Jahrhundert. Differenzielle Zeitgenossenschaft. Weinheim und Basel: Juventa Verlag.

Kröling, Sophie; Schlag, Bernhard; Richter, Susann und Gehlert, Tina (2021): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 1: Übersicht Kompetenzentwicklung. Forschungsbericht Nr. 77. Berlin. Unfallforschung der Versicherer.

Kultusministerkonferenz (KMK) (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule.

Kultusministerkonferenz (KMK) (2022): Gemeinsamer Rahmen der Länder für die frühe Bildung in Kindertageseinrichtungen.

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) (2018): Handreichung für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Ludwigsfelde-Struveshof: LISUM.

Niedersächsisches Kultusministerium (MK) (2015): Das Curriculum Mobilität. Ein Bausteinkonzept für den fächer-

verbindenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin und Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper. Heft 1/2018. Berlin.

Schwedes, Oliver; Pech, Detlef; Becker, Julia; Daubitz, Stephan; Röll, Verena; Stage, Diana und Stiller, Jurik (2021): Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung. IVP-Discussion Paper. Heft 2/2021. Berlin.

Senatsverwaltung für Bildung Jugend und Familie Berlin (SenBJF) (2014): Berliner Bildungsprogramm für Kitas und Kindertagespflege. Weimar und Berlin: Verlag das netz.

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie Berlin (SenBJF) & Ministerium für Bildung, Jugend und Sport Land Brandenburg (MBS) (2017): Rahmenlehrplan für die Jahrgangsstufen 1 - 10 der Berliner und Brandenburger Schulen.

Silonsaari, Jonne; Simula, Mikko; Te Brömmelstroet, Marco und Kokko, Sami (2022): Unravelling the rationalities of childhood cycling promotion. In: Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 14(5): 100598.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2023): Unfallbilanz 2022: 220 Verkehrstote mehr als im Vorjahr.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020): Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2019.

Stiller, Jurik; Röll, Verena; Miehle, Lotte; Stage, Diana; Becker, Julia; Pech, Detlef und Schwedes, Oliver (2023): Berliner Modell zur Mobilitätsbildung. Ein interdisziplinäres Modell.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) & Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.) (2022): Umweltbewusstsein in Deutschland 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Wardenga, Ute (2002): Alte und neue Raumkonzepte für den Geographieunterricht. In: Geographie heute, 23 (200), S. 8-11.

Wehnmann, Kai & Schultz, Karlotta (2024): Treibhausgas-Projektionen 2024 – Ergebnisse kompakt.

# Jahrestage rund um Mobilität, Verkehr, Stadt und Umwelt

**Wann?**

**Was?**

**Worum kann es gehen?**

07. Januar	Tag des alten Gesteins	Beschaffenheit von Gehwegen
24. Januar	Tag der Gymnastik	Sport im öffentlichen Raum
29. Januar	Tag des Blindenhundes	Inklusive Straße
2ter Fr. im Februar	Winter Bike to Work Day	Radfahren
11. Februar	Welttag der Kranken / Tag des Notrufs	Gesundheitsgefährdung durch den Verkehr
20. Februar	Welttag der sozialen Gerechtigkeit	Armut und Reichtum auf der Straße
02. März	Tag der Verkäufer:innen	Handel auf der Straße
03. März	Welttag des Hörens	Geräusche in der Stadt
03. März	Tag des Artenschutzes	Tiere im Straßenraum
13. März	Tag der Ohrenschützer	Lärmbelastung im Straßenraum
06. April	Lauf zur Arbeit Tag	Zu Fuß unterwegs
13. April	Ehrentag der Pflanze	Pflanzen im Straßenraum
21. April	Tag der Kreativität und Innovation	Neugestaltung des Straßenraums
25. April	Tag gegen Lärm	Straßenlärm
13. Mai	Weltzugvogeltag	Vögel in der Stadt
16. Mai	Internationaler Tag des Lichts	Beleuchtung / Lichtverschmutzung
24. Mai	Tag des Parks	Grünflächen im öffentlichen Raum
03. Juni	Europäischer Tag des Fahrrads	Radfahren
05. Juni	Welttag der Umwelt	Auswirkungen des Verkehrs
10. Juni	Kindersicherheitstag	Sichere Straßenräume
17. Juni	Mobil ohne Auto	Auswirkungen des Autoverkehrs
03. Juli	bleib aus der Sonne Tag	Hitze-Orte auf der Straße
12. August	Internationaler Tag der Jugend	Freiräume für die Jugend
11. September	Tag der Wohnungslosen	Infrastruktur für Wohnunglose
3er Fr. im September	PARK(ing) Day	Umnutzung von Parkplätzen
22. September	Autofreier Tag und „Zu Fuß zur Kita und zur Schule“-Tag	Zu Fuß unterwegs / Auswirkungen des Autoverkehrs
04. Oktober	Welttierschutztag	Tiere in der Stadt
13. Oktober	Tag der Katastrophenvorbeugung	Resiliente Städte
28. Oktober	Tag der Flüsse	Verkehr auf Flüssen
20. November	Tag des Rechtes des Kindes	Kinder im Verkehr

