

MARIA LIMBOURG

Lernort Schulweg

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



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

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

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

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

Schulwege haben sich verändert

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

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

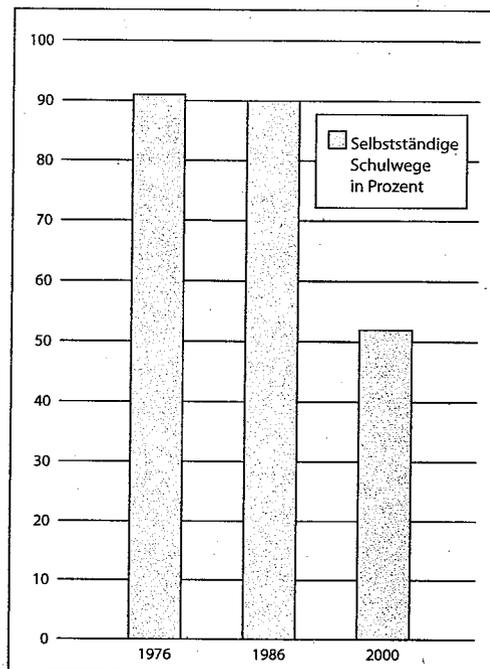
89 Prozent der Kinder ohne Begleitung Erwachsener zur Schule. In verkehrsreichen und für Kinder nicht ausreichend sicheren Gebieten legen nur 65 Prozent der Kinder den Weg zur Schule ohne Begleitung von Betreuungspersonen zurück (vgl. Funk/Fassmann 2002).

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

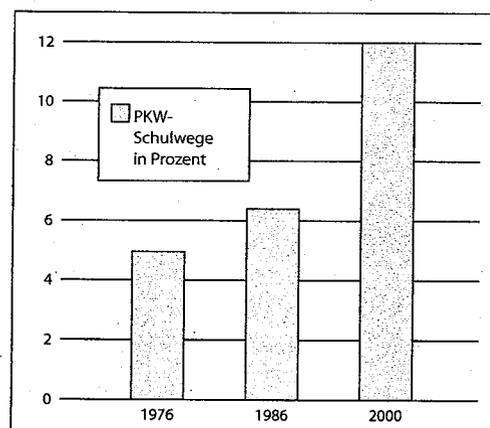
Auswirkungen auf kindliche Leistungsfähigkeit

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

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



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



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

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

Pädagogische Nutzung von Schulwegen

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



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

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

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

Schulwegsicherung

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

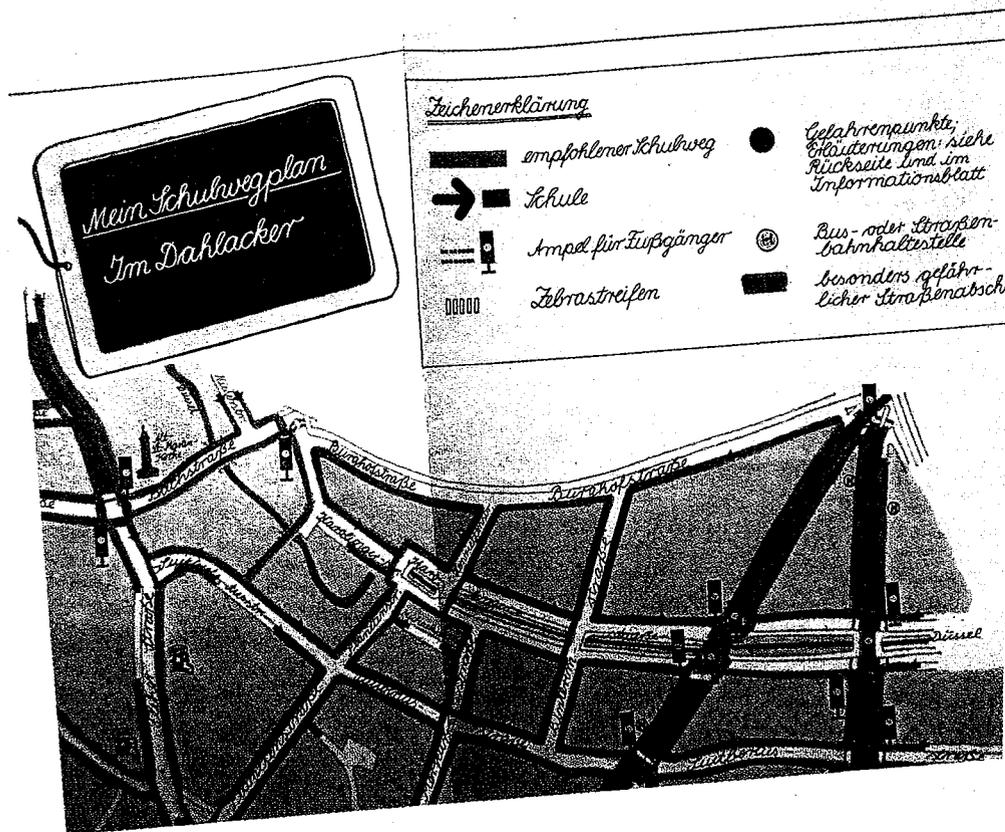
umfeld und Tempo 30 auf allen Schulwegen – auch auf Hauptstraßen (vgl. Limbourg 2008). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten durch die Autofahrer – wenn nicht durch bauliche Maßnahmen durchgesetzt – muss polizeilich überwacht werden. Die polizeilichen **Überwachungsaktionen** lassen sich gut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

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

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

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

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



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

Schulwegtraining

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

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

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

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

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



Parke nicht auf unseren Wegen.

Sicher unterwegs in NRW.

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

Moderne Mobilitätserziehung

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

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

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

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

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

Literatur

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

Elternarbeit

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

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



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