



Hochschule **RheinMain**

### **Authors**

Bürger, Sabine; Knittel, Rainer; Blees, Volker; Petters, Harald

### **Title**

Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung: Sicherheit und Lebensqualität für alle

### **Type of publication | Published version | Year**

Article | Published Version | 2024

### **Final version published as:**

Bürger, Sabine/Knittel, Rainer/Blees, Volker/Petters, Harald (2024).

Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung: Sicherheit und Lebensqualität für alle.

DGUV Forum (9) S. 31 -35. ISSN 2699-7304

<https://forum.dguv.de/ausgabe/9-2024/artikel/kinderfreundliche-verkehrsraumgestaltung-sicherheit-und-lebensqualitaet-fuer-alle>

RIGHTS  STATEMENTS

Die folgenden Lizenzbestimmungen sind mit dieser Ressource verbunden:  
Urheberrechtlich geschützt

# Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung: Sicherheit und Lebensqualität für alle

## Key Facts

- Eine kinderbezogene Verkehrsraumgestaltung kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute – in puncto Sicherheit und Lebensqualität
- Die Berücksichtigung der Rechte von Kindern bei der Verkehrsplanung bedarf der zeitgemäßen Anpassung maßgeblicher Normen und Gesetze
- Schulisches Mobilitätsmanagement versteht sich als Instrument, den Schulverkehr im Sinne einer sicheren, eigenständigen und mobilitätsbewussten Fortbewegung zu verändern

## Autorin und Autoren

- **Sabine Büniger**
- **Rainer Knittel**
- **Prof. Dr. Volker Blees**
- **Harald Petters**

**Die Ursachen für einen Unfall auf dem Weg zur Bildungseinrichtung sind vielfältig. Eine Verkehrsraumgestaltung, die die Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigt, ist am besten durch einen Abstimmungsprozess, an dem alle Beteiligten aus Schule, Verwaltung und Polizei systematisch einbezogen sind, zu erreichen.**

Im Jahr 2022 verunglückte durchschnittlich alle 20 Minuten ein Kind bei einem Verkehrsunfall im Straßenverkehr.<sup>[1]</sup>

Der Schutz von Kindern und Jugendlichen als schwächere Verkehrsteilnehmende ist der gesetzlichen Unfallversicherung damit ein besonderes Anliegen. Das Risiko, auf dem Weg in die Kita, Schule oder Universität einen schweren Unfall mit zum Teil lebenslangen Folgen zu erleiden, ist gegenüber dem sonstigen Verletzungsrisiko in der Bildungseinrichtung mehr als dreifach erhöht.<sup>[2]</sup>

Mit den aktuell in Deutschland zum Teil erheblichen Bemühungen zur Modernisierung der Infrastruktur in Kommunen erreichen auch die Unfallversicherungsträger vermehrt Anfragen von versicherten Mitgliedsunternehmen zum Thema „Weg zur Bildungseinrichtung“. Dabei geht es häufig um durch den „Zahn der Zeit“ schadhafte und dadurch unsichere Wege. Mit dem Neubau von Bildungseinrichtungen und der damit verbundenen Nutzung neuer Wege ergibt sich ein Bedarf an sicheren Querungen oder neuen Ampeln. Der „Faktor Mensch“ mit seinem individuellen Verhalten und die zunehmende Vielseitigkeit

von Fortbewegungsmitteln in der Nahmobilität verändern die Risiken zusätzlich, was den Bedarf einer am Menschen orientierten Verkehrsraumplanung verdeutlicht.

Da, wo eine Trennung der Verkehrsräume nicht ohne Weiteres möglich ist, bietet eine integrierte umwelt- und menschengerechte Verkehrsplanung in Kombination mit schulischem Mobilitätsmanagement ein hohes Potenzial für mehr Sicherheit aller Beteiligten – auch der Kleinsten. Im besten Fall sollten daher Mobilitätsbildung und (schulische) Verkehrserziehung optimal auf einen sicheren Weg zur Bildungseinrichtung vorbereiten und in Form einer maßnahmenorientierten Wegesicherung besonders im direkten Kita- oder Schulumfeld zur Weiterentwicklung eines menschengerechten Verkehrsraums beitragen. Nicht zuletzt ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen profitieren ebenfalls davon.

## Grundsätze kindgerechter Verkehrsraumplanung

Die Lebensqualität einer Stadt lässt sich daran messen, wie selbstständig und sicher

Kinder sich in ihr bewegen können. Dieser auf Colin Ward<sup>[3]</sup> zurückgehende Leitsatz verdeutlicht, dass eine kindgerechte Stadtgestaltung keine Klientelplanung ist, sondern über die Zielgruppe der Kinder hinaus positiv wirkt. Und er versinnbildlicht, dass kindgerechte Verkehrs(raum)planung nicht allein die Befolgung bestimmter Planungsregeln und -techniken erfordert, sondern einer integrierenden, an den Menschen und ihren Bedürfnissen orientierten Grundhaltung beim Planen bedarf.

Die Grundsätze kinderfreundlicher Verkehrsplanung<sup>[4]</sup> lassen sich in fünf Punkten zusammenfassen: Beteiligung, Sicherheit, Bewegung, kinderfreundlicher öffentlicher Verkehr, kindergerechte Plätze und Räume.

Der Planungsgrundsatz „Beteiligung“ adressiert die Umsetzung kindergerechter Mitwirkungsverfahren bei jeglichen relevanten Planungsverfahren. Im Fokus steht dabei ein beiderseitiges Lernen bei den Kindern wie auch bei den Planerinnen und Planern. Indem Kinder sich mit ihrem Umfeld und ihren Wegen auseinandersetzen, lernen sie ihre Umwelt struk-



## Die Lebensqualität einer Stadt lässt sich daran messen, wie selbstständig und sicher Kinder sich in ihr bewegen können.“

turiert wahrzunehmen und erkennen Zusammenhänge. Zugleich können sie ihre Wahrnehmungen, Bedürfnisse und Ideen artikulieren und eröffnen so den planenden Fachpersonen neue Perspektiven. Beteiligung meint darüber hinaus aber auch die interdisziplinäre Vernetzung und Zusammenarbeit der vielfältigen Institutionen, von Schulen und Kitas nebst Elternschaft über Einrichtungen der Kinder- und Jugendpflege bis hin zu den für Stadt- und Verkehrsplanung verantwortlichen kommunalen Behörden.

Bezüglich des Punkts „Sicherheit“ stehen in der Regel angepasste und verträgliche Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs sowie die Gewährleistung guter Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden im Mittelpunkt. Besondere Aufmerksamkeit kommt dabei jenen Wegpunkten zu, an denen Kinder die Wege des Fahrzeugverkehrs beziehungsweise der Fahrzeugverkehr die Wege von Kindern kreuzen. Für die sichere selbstständige Fortbewegung von Kindern ist ferner eine selbsterklärende, intuitiv erfassbare Wegführung von Bedeutung, die dem natürlichen Bedürfnis, Distanzen in gerader Linie zu überwinden, entgegenkommt.

Der Planungsgrundsatz „Bewegung“ setzt an der Planung der Netze für den Fuß- und Radverkehr an. Diese Netze müssen die für Kinder relevanten Orte wie die eigene Wohnung und die von Freundinnen, Freunden, Kitas, Schulen, Treffpunkten, Einkaufsmöglichkeiten, Sport- und Spielanlagen attraktiv und sicher miteinander verbinden. Dabei überlagern sich die Netze verschiedener Altersstufen mit ihren unterschied-

lichen Fähigkeiten und Bedürfnissen: Für Kinder im Kindergarten- oder Grundschulalter stehen engmaschige Fußwegenetze im unmittelbaren Wohnumfeld im Vordergrund, für ältere Kinder und Jugendliche vermehrt attraktive, geschlossene und umwegarme Fuß- und Radverkehrsnetze, die sich über Quartiere, Stadtteile und die ganze Stadt erstrecken.

Der Punkt „Kinderfreundlicher öffentlicher Verkehr“ hat nicht allein das selbstständige Unterwegssein größerer Kinder mit Bussen und Bahnen im Blick, sondern auch gemeinsame Wege von Eltern mit Kleinkindern vom Kinderwagenalter an. Barrierefrei gestaltete Haltestellen und Fahrzeuge erleichtern Familien die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Ebenerdige und stufenlose Ein- und Ausstiege kommen dabei mobilitätseingeschränkten Personen ebenso zugute wie Kindern mit ihren noch kurzen Beinen. Ähnliches gilt in Sachen Halte- und Bedienungseinrichtungen für kleinwüchsige Personen.

Beim Planungsgrundsatz „Kindergerechte Plätze und Räume“ schließlich stehen typisch kindliche Bewegungs- und Spielbedürfnisse im Mittelpunkt: „Der Weg ist das Spiel!“ Multifunktionale und sichere Aufenthalts- und Verweilflächen spielen dabei ebenso eine Rolle wie Spielplätze und hinreichend breite Geh- und Radwege.

### Gute Beispiele motivieren

In den Planungsdisziplinen werden Kinderbelange im Verkehr zwar bereits seit den 1990er-Jahren thematisiert. In der Praxis

setzen sich die beschriebenen Grundsätze aber erst allmählich durch. Zugleich besteht mittlerweile eine Vielzahl guter Beispiele für Planungs- und Gestaltungsprozesse, in denen Kinder und ihre spezifischen Bedürfnisse eine angemessene Rolle spielen.

Dass bereits kleinteilige Maßnahmen die Situation für Kinder verbessern können, zeigen beispielhaft die Aktivitäten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin.<sup>[5]</sup> Systematisch geht man hier mit einfachen Maßnahmen gegen das Parken unmittelbar an Kreuzungen und Einmündungen vor. So wird die Querbarkeit der Fahrbahn gerade auch für zu Fuß gehende oder Rad fahrende Kinder verbessert. Neben Markierungen trägt die Installation von Fahrradhaltern dazu bei, Straßenecken von parkenden, sichtbehindernden Fahrzeugen frei zu halten. Dies bietet zugleich den Mehrwert sicherer Abstellmöglichkeiten.

Einen vorbildlichen flächenhaften Ansatz verfolgt seit etlichen Jahren das Land Hessen mit seinem Schülerradrouthenetz.<sup>[6]</sup> Unter intensiver Beteiligung von Schülerinnen und Schülern sowie der Kommunen werden im bestehenden Wegenetz unter einheitlichen Kriterien sichere Routen auf dem Weg zur Schule identifiziert und in einem speziellen Radrouthenplaner hinterlegt. Auf diese Weise können Eltern und Kinder geeignete Routen identifizieren und erhalten auch Hinweise auf Stellen im Netz, die besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit bedürfen. Die Bestandsaufnahmen können zugleich von den Kommunen genutzt werden, um das Radverkehrsnetz zielgerichtet weiterzuentwickeln.



## Schulisches Mobilitätsmanagement versteht sich als Instrument, den Schulverkehr im Sinne einer sicheren, eigenständigen und mobilitätsbewussten Fortbewegung zu verändern.“

Einige Bundesländer wie Baden-Württemberg<sup>[7]</sup> und Nordrhein-Westfalen<sup>[8]</sup> fördern die Durchführung von Fußverkehrs-Checks in Städten und Gemeinden. Im Rahmen dieser Checks werden die Fußverkehrsnetze unter Beteiligung verschiedener Bevölkerungsgruppen, darunter ausdrücklich auch Kinder, systematisch begutachtet und es werden durch ein versiertes Fachbüro Empfehlungen und konkrete Verbesserungsmaßnahmen entwickelt.

### Perspektiven einer kinderfreundlicheren Verkehrsplanung

Wie diese Beispiele zeigen, rückt eine Verkehrs- oder Mobilitätswende hin zu nachhaltigeren Städten und Verkehrssystemen seit einigen Jahren den Fuß- und den Radverkehr vermehrt in den Blick von Fachpersonen, Politik und Bevölkerung. Dieser Wandel trägt dazu bei, die Belange von Kindern zu stärken. Auch in der Ausbildung von Planerinnen und Planern werden zunehmend nicht mehr nur technische Richtlinien zur Straßenplanung vermittelt, sondern es wird der Blick für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse geschärft.

Zugleich sind die gültigen Normen und Regelwerke noch immer in starkem Maße von einem Bild des Verkehrsgeschehens geprägt, das einen unbehinderten Autoverkehr in den Mittelpunkt stellt. Das vorläufige Scheitern der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im November 2023 im Bundesrat legte beredtes Zeugnis von den Beharrungskräften ab, die dieser Haltung innewohnen. Die erst nach Anrufung des Vermittlungsausschusses im Juni 2024 in Bundestag und Bundesrat beschlossene

Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) lässt nun auf die von vielen Städten erhofften Handlungsspielräume bei der Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen hoffen – auch im Sinne der Sicherheit von Kindern.

Im Bereich der technischen Richtlinien ist dagegen bereits ein Wandel erkennbar. So hat etwa die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als wichtigste Regelwerksinstanz im Straßenverkehr in Deutschland die „E Klima“<sup>[9]</sup> veröffentlicht, die im Sinne des Klimaschutzes bei Abwägungsentscheidungen dem Fuß- und Radverkehr eine klarere Priorität gegenüber dem Kfz-Verkehr einräumt als in der Vergangenheit.

Als erfolgreich erweisen sich Handlungsansätze wie die oben beschriebenen Schülerradrouuten und die Fußverkehrs-Checks, die von einer übergeordneten Warte aus – in diesen Fällen den Bundesländern – die Akteurinnen und Akteure vor Ort systematisch bei einer kinderfreundlicheren Verkehrsplanung unterstützen. Auch das Institut der Unfallkommission und seine spezifische Weiterentwicklung als Kinderunfallkommission<sup>[10]</sup> können hier einen Beitrag leisten. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die interdisziplinäre Vernetzung der Akteurinnen und Akteure, wie sie im sogenannten schulischen Mobilitätsmanagement gelebt wird.

### Schulisches Mobilitätsmanagement

„Schulen als Standorte sind Ziel und Quelle täglicher Kinderwege und darüber hi-

naus als Bildungseinrichtungen darauf ausgerichtet, Kinder in der Entwicklung ihrer Selbstständigkeit zu unterstützen und zu fördern. Schulisches Mobilitätsmanagement versteht sich als Instrument, den Schulverkehr im Sinne einer sicheren, eigenständigen und mobilitätsbewussten Fortbewegung zu verändern. Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein langfristiger Prozess, der über die Umsetzung eines Einführungsprojektes hinausgehen muss und nur durch Kontinuität wirken kann.“<sup>[11]</sup>

Das Mobilitätsmanagement umfasst drei Handlungsfelder: die Mobilitätsbildung, die Kommunikation und Organisation sowie die Infrastruktur und Verkehrsregelung. Es stellt somit einen ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätsentwicklung in und um die einzelne Schule dar. Der Mobilitätsbildung kommt im schulischen Kontext als übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe eine besondere Bedeutung zu.

### Mobilitätsbildung

Mobilitätsbildung ist das Ergebnis der Weiterentwicklung der Verkehrserziehung. Sie wird heute vielfach noch mit der Bezeichnung der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung beschrieben. Das Verständnis wird deutlich, wenn man die sechs Ziele betrachtet, die in der Empfehlung der Kultusministerkonferenz (KMK)<sup>[12]</sup> benannt sind. Für die Bildungsregion Berlin-Brandenburg werden sie als Kernkompetenzen folgendermaßen definiert<sup>[13]</sup>:

**Selbstständig mobil sein** umfasst die eigenständige Teilnahme am öffentlichen Stra-



## Neben der Vision Zero ist die Erreichung der Klimaziele das zweite gesamtgesellschaftliche Ziel der Mobilitätsbildung.“

ßenverkehr unter Nutzung verschiedener Mobilitätsformen.

**Sicher mobil sein** erstreckt sich auf die risikobewusste, gefahrenvermeidende und der Situation angepasste Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unter Nutzung verschiedener Mobilitätsformen sowie unter Beachtung der eigenen sensomotorischen Entwicklung und des Reaktionsvermögens.

**Verantwortungsbewusst mobil sein** schließt die umsichtige, rücksichtsvolle und kooperative Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ein und befähigt dazu, den Verkehr als soziales System zu erkennen.

**Gesundheitsbewusst mobil sein** beinhaltet die Erweiterung der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit in Zusammenhang mit einer gesundheitsbewussten Teilnahme am öffentlichen Verkehr.

**Nachhaltig mobil sein** impliziert die umweltbewusste und ressourcenschonende Teilnahme am öffentlichen Verkehr sowie die Anpassung des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens an die Erfordernisse des Klimaschutzes.

**Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten** umschließt die Teilhabe an den sozialen, technischen, ökologischen und ökonomischen Entwicklungsprozessen in der Gesellschaft für die Mobilität der Zukunft.

Hier wird deutlich, dass heutige Mobilitätsbildung über die klassische Verkehrserziehung hinausgehen muss. Verkehrserziehung war eine Antwort auf die

unvergleichbar hohen Unfallzahlen in den 1960er-Jahren. Verkehrsteilnehmende sollten an den zunehmenden Verkehr angepasst werden. Dies war ein Beitrag zur Verkehrssicherheit. Heute wird zunehmend eine fehlerverzeihende Infrastruktur im Sinn der Vision Zero gefordert. Eine moderne Verkehrserziehung an Schulen hat also gleichermaßen die Aufgabe, Eltern dabei zu unterstützen, dass Kinder die real existierenden Verkehrssituationen bewältigen können, aber auch erkennen, dass unsere Verkehrswelt, gerade im Bewusstsein der Mobilitätswende, veränderbar ist. Dies gelingt nur dann, wenn alle Unterrichtsthemen zur Mobilität die genannten sechs Kompetenzen tatsächlich berücksichtigen.

Neben der Vision Zero ist die Erreichung der Klimaziele das zweite gesamtgesellschaftliche Ziel der Mobilitätsbildung. Kinderfreundliche Verkehrsraumplanung kann hier einen wertvollen und nachhaltigen Beitrag leisten.

Künftige Empfehlungen für die Mobilitätsbildung werden die Partizipation junger Menschen stärker berücksichtigen müssen. Gerade das schulische Umfeld bietet ein reales Handlungsfeld, um die Grundsätze der Mobilitätsbildung, also die Erfahrungs-, Handlungs- und Umgebungsorientierung umzusetzen.

Dazu gehört – gemeinsam mit Verkehrsplanenden – Verkehrsbeobachtungen, Messungen sowie angeleitete und begleitete Erkundungen der Schülerinnen und Schüler im Schulumfeld in den Unterricht

zu integrieren und die Ergebnisse zu berücksichtigen.

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist über die Kinderrechtskonvention und darüber hinaus beispielsweise im Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehen. Dort heißt es, dass Kinder und Jugendliche Teil der Öffentlichkeit sind, die möglichst frühzeitig zu unterrichten sind und denen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben ist.

Diese Beteiligung kann gleichermaßen wirksam nach unterschiedlichen Modellen<sup>[14]</sup> erfolgen.

1. Anwaltschaftliche Modelle: Die Interessen von Kindern und Jugendlichen werden durch Erwachsene vertreten, beispielsweise Kinderbeauftragte in einem Gremium.
2. Repräsentative Modelle: Die Interessen von Kindern und Jugendlichen werden durch ausgewählte Kinder und Jugendliche vertreten, beispielsweise im Rahmen eines Kinder- und Jugendparlaments.
3. Offene Modelle: Kinder- und Jugendforen, Stadtteilversammlungen und Sozialraumkonferenzen zählen dazu und zeichnen sich durch eine niedrigere Hemmschwelle bei der Beteiligung aus. Begleitet von einer moderierenden Person legen die Kinder und Jugendlichen ihre Themenfelder selbst fest. Das Ergebnis wird in einem Antrag festgehalten und an Politik und Verwaltung weitergeleitet.
4. Projektorientierte Modelle: Kinder



und Jugendliche werden direkt in ein konkretes Projekt eingebunden. Ihre Beteiligung ist in allen Phasen des Projekts möglich (etwa Bestandsaufnahme, Problemanalyse, Entwicklung von Lösungsvorschlägen).

**Extra-Tipp:** Ein einrichtungsbezogenes Mobilitätsmanagement kann übrigens grundsätzlich auch an anderen Bildungs-, Kinder- und Jugendeinrichtungen entwickelt und etabliert werden. Es leistet dann einen wichtigen Beitrag aus Sicht der Kinder und Jugendlichen.

## Kommunikation und Organisation

Innerhalb des schulischen Mobilitätsmanagements geht es konkret um die jeweilige Schule. Über das Handlungsfeld der Mobilitätsbildung hinaus – insbesondere mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsverhaltens im Schulumfeld –, ist das Handlungsfeld der Kommunikation und Organisation wesentlich. Nicht selten benötigt das bereits vorhandene Engagement der Eltern die Unterstützung durch die Schule. So kann auch

ein schulspezifisches Mobilitätskonzept als Teil eines Schulprogramms entwickelt werden, das sehr konkret das Thema Mobilität im schulischen Kontext beschreibt.

## Infrastruktur und Verkehrsregelung

Ein wirksames schulisches Mobilitätsmanagement sollte Anpassungen von Infrastruktur, Verkehrsregelungen sowie Angeboten des Nahverkehrs regelmäßig berücksichtigen. Dazu sind die Begleitung und Unterstützung durch externe Beratende, oft Verkehrsplanende, unverzichtbar. In Hessen und Nordrhein-Westfalen ist dieser Prozess eingeschlagen worden, andere Bundesländer wie Berlin befinden sich in einem Entwicklungsprozess.

## Fazit

Eine kindgerechte Verkehrsraumgestaltung besonders im Umfeld von Bildungseinrichtungen ist durch einen kontinuierlich geförderten Abstimmungsprozess, an dem alle Beteiligten aus Schule, Verwaltung und Polizei systematisch einbezogen sind, am besten zu erreichen. Sie trägt dazu

bei, das Unfallrisiko für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene auf dem Weg zur Bildungseinrichtung zu reduzieren.

Ein modernes (schulisches) Mobilitätsmanagement fördert dabei die Kompetenzentwicklung von Kindern und Jugendlichen und formuliert und adressiert gleichzeitig konstruktiv mögliche Maßnahmen einer sicheren und gesunden Verkehrsraumgestaltung.

Dabei ist die kommunale Vernetzung und Zusammenarbeit von Bildungseinrichtungen sowie Elternschaft über Einrichtungen der Kinder- und Jugendpflege bis hin zu den für Stadt- und Verkehrsplanung Verantwortlichen besonders förderlich.

Nicht zuletzt bietet sich für Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand in ihrer Rolle als Netzwerkakteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags die Gelegenheit, diesen Prozess zu unterstützen.

Eine kindgerechte Verkehrsraumgestaltung ist Gemeinschaftsaufgabe und kommt uns allen zugute.



## Fußnoten

[1] Statistisches Bundesamt, [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23\\_33\\_p002.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_33_p002.html) (abgerufen am 26.04.2024).

[2] Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (Hrsg.): Statistik Schülerunfallgeschehen 2022, Berlin 2023.

[3] Ward, Colin: Das Kind in der Stadt, Frankfurt 1978.

[4] Vgl. „Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung“, hrsg. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010; und „Kinderfreundliche Mobilität – Ein Leitfaden für eine kindgerechte Verkehrsplanung und -gestaltung“, hrsg. vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien 2014.

[5] Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin: Xhain beruhigt sich, <https://www.xhain-beruhigt.berlin/> (abgerufen am 14.06.2024).

[6] ivm GmbH: Schülerradroutenplaner, <https://www.schuelerradrouten.de/> (abgerufen am 13.05.2024).

[7] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/> (abgerufen am 13.05.2024).

[8] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Fußverkehr, <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check> (abgerufen am 13.05.2024).

[9] E Klima – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klima-

schutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen, hrsg. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2023, <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> (abgerufen am 13.05.2024).

[10] Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz: Kinderunfallkommission – nachahmenswert für andere Städte, <https://www.verkehrssicherheit-rlp.de/kinderjugendliche/kinderunfallkommission/> (abgerufen am 14.06.2024).

[11] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. Verkehr: Schulisches Mobilitätsmanagement-Pilotprojekt an der Reinhardswald-Grundschule in Berlin-Kreuzberg (Schlussbericht), S. 4., <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/projekte/mobilitaets-und-verkehrserziehung/> (abgerufen am 11.06.2024).

[12] „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012), <https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte-und-themen/verkehrserziehung.html> (abgerufen am 11.06.2024).

[13] Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM): Orientierungs- und Handlungsrahmen für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, Ludwigsfelde 2020, S. 13, Handreichung für das übergreifende Thema „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“, Ludwigsfelde 2018, S. 8/9.

[14] Kinder- und Jugendbeteiligung, <https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kinder-und-jugendbeteiligung> (abgerufen am 11.06.2024).