

Forschungsbericht Nr. 70

Ganzheitliche Verkehrserziehung
für Kinder und Jugendliche
Teil 4:
Verkehrs- und Mobilitätserziehung
an Ganztagschulen

Ahmet Derecik
Jakob Lukas
Lena Klostermann
Kristina Gaster
Tina Gehlert

Forschungsbericht Nr. 70

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche Teil 4: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen

Bearbeitet durch:

Universität Osnabrück
Institut für Sport- und Bewegungswissenschaften
Prof. Dr. Ahmet Derecik
Jakob Lukas
Lena Klostermann



Projektleitung bei der UDV:

Kristina Gaster
Dr. Tina Gehlert

Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00

E-Mail: unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de
Facebook: www.facebook.com/unfallforschung
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

Redaktion

Kristina Gaster
Dr. Tina Gehlert

Bildnachweise

UDV und siehe Quellenangaben

Erschienen

11/2020

ISBN-Nr.

978-3-948917-00-5

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	8
Abstract	9
1 EINLEITUNG	10
1.1 PROBLEMSTELLUNG	10
1.2 DEFINITION EINER VERKEHRS- UND MOBILITÄTSERZIEHUNG	13
1.3 EXKURS: VERKEHRS- UND MOBILITÄTSERZIEHUNG VOR DEM HINTERGRUND GESELLSCHAFTLICHER INKLUSIONSBESTREBUNGEN	14
1.4 RAHMENRICHTLINIEN DER KMK AM BEISPIEL VON NORDRHEIN-WESTFALEN & BERLIN-BRANDENBURG	16
2 Gegenwärtige Strukturen und Rahmenbedingungen der Ganztagsschulen	19
2.1 DEFINITION VON GANZTAGSSCHULEN	20
2.2 AUFSCHLÜSSELUNG DER GANZTAGSSCHULEN NACH SCHULARTEN UND ORGANISATIONSFORMEN	21
2.3 FACHPERSONAL, KOOPERATIONSPARTNER UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN	24
2.4 AUFSCHLÜSSELUNG DER GANZTAGSSCHULEN NACH BUNDESLÄNDERN UND BEWERTUNG DER POTENTIALE FÜR EINE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSERZIEHUNG	27
2.4.1 BADEN-WÜRTTEMBERG	30
2.4.2 BAYERN	32
2.4.3 BERLIN	35
2.4.4 BRANDENBURG	38
2.4.5 BREMEN	41
2.4.6 HAMBURG	44
2.4.7 HESSEN	46
2.4.8 MECKLENBURG-VORPOMMERN	46
2.4.9 NIEDERSACHSEN	49
2.4.10 NORDRHEIN-WESTFALEN	49
2.4.11 RHEINLAND-PFALZ	52
2.4.12 SAARLAND	55
2.4.13 SACHSEN	57
2.4.14 SACHSEN-ANHALT	60
2.4.15 SCHLESWIG-HOLSTEIN	60
2.4.16 THÜRINGEN	63
3 Möglichkeiten der VuM an Ganztagsschulen	66
3.1 FAHRRAD	67
3.2 ZU FUß	71
3.3 ROLLER	73
3.4 DIVERSES	75
3.5 FAZIT	78

4 Checklisten zur Planung und Umsetzung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Ganztagschulen	81
4.1 CHECKLISTE FÜR ANBIETER	81
4.2 CHECKLISTE FÜR SCHULEN	91
4.3 CHECKLISTE FÜR DIE POLITIK	100
Literaturverzeichnis	104
Abbildungsverzeichnis	117
Tabellenverzeichnis	120
A1 MAßNAHMEN UND MÖGLICHKEITEN EINER VUM MIT DEM FAHRRAD	123
MOTORISCHES RADFAHRTRAINING	123
FAHRRADPORTAL PROJEKTE (VELO KIDS)	124
RADFAHRKURSE FÜR FLÜCHTLINGE	124
DER VERKEHRSPOLIZIST KOMMT IN DIE SCHULE	125
AUFSTEIGEN AUF DAS FAHRRAD	126
FAHRRADPARCOURS	126
AUF ROLLEN UND RÄDERN	128
FAHRRADTAGEBUCH	130
RADFAHRAUSBILDUNG UND PRÜFUNG IN BERLIN-BRANDENBURG	131
DIGITALE RADFAHRAUSBILDUNG: ÜBUNGSPORTAL UND ARBEITSHEFT	132
SCHULRADRENNEN	133
RADEXKURSION	134
ANREGUNG MAL-, SCHREIB- UND KONSTRUKTIONSWETTBEWERB ZUM THEMA „FAHRRADHELM“	134
BREMSTEST	135
VERKEHRSSICHERES FAHRRAD CHECKLISTE	136
FAHRRADWERKSTATT ALS LERNWERKSTATT DES VERKEHRSSRAUMS	136
„FAHR RAD MOBIL“	140
NEUE RAD-WEGE	141
“BMX HEROES” UND “BMX HEROES STORY II”	143
SICHER ZUM FAHRRADFÜHRERSCHEIN (FÄCHERÜBERGREIFENDE MATERIALIEN)	144
JUGENDVERKEHRSSCHULE	144
DIE RADFAHRAUSBILDUNG. DAS ARBEITSHEFT MIT ONLINE-ÜBUNGSPORTAL	145
MIT DEM FAHRRAD AUF DIE DATENAUTOBAHN	146
MIT HELM – ABER SICHER!	147
ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSERZIEHUNG UND PRÄVENTION	148
A2 MAßNAHMEN UND MÖGLICHKEITEN EINER VUM ZU FUß	149
SICHER ZUR SCHULE	149
DER MOBILE BÄR	149
ONLINE-MALBUCH	150
KLEINE ADLER FÜR SICHERE SCHULWEGE - SCHULUMFELDERKUNDUNG DURCH SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER	151
ZU FUß ZUR SCHULE	151

SCHULWEGPLÄNE LEICHTGEMACHT - DER LEITFADEN	152
BREMS DICH	153
AUF DEM GEHWEG	153
AUFGEPASST IM ADACUS	154
SICHER ZU FUß ZUR SCHULE	155
A3 MAßNAHMEN UND MÖGLICHKEITEN EINER VUM FÜR ROLLER	156
DIE ROLLERBANDE	156
ROLLER- UND FAHRRADPARCOURS I (ROLLERFÜHRERSCHEIN)	156
ROLLER- UND FAHRRADPARCOURS II	157
SPIELE AUF DEM ROLLER	158
A4 DIVERSE MAßNAHMEN UND MÖGLICHKEITEN EINER VUM	159
RADFAHRAUSBILDUNG UND VERKEHRSERZIEHUNG IN DER GRUNDSCHULE	159
MACH`S RICHTIG! EIN VERKEHRSFILM FÜR KINDER	160
„MOVE IT“	160
„VELOFIT“ & BEWEGUNG	161
ONLINE-VERKEHRSSPIELE	162
PODCAST VERKEHRSKASPER	162
KINDERSTADTTEILPLAN UND -STADTTEILBUCH	163
ONLINE-SCHÜLERZEITUNG	164
ABBIEGENDE LASTWAGEN SIND GEFÄHRLICH (TOTE WINKEL)	165
SCHULWEGPLAN	165
SCHULMOBILITÄTSPLAN	166
STADT-RALLYE	167
FRAGEBOGEN ZUM VERKEHRsverHALTEN UND ZUR VERKEHRSMITTELWAHL VON SENIOREN	167
ACHTUNG AUTO! REAKTIONSWEG + BREMSWEG = ANHALTEWEG	168
“ABGEFAHREN”	169
SCHULMENTOREN MOBILITÄT UND VERKEHR	169
SOZIALES LERNEN (BASISKURS)	171
AUSBILDUNG ZUM SCHULBUSBEGLEITER	173
DRIVING FORCES	174
ADAC VERKEHRSWELT	175
CRASH-KURS-NRW	176
HÖRBUCH „HEILIGES BLECH“	177
VERKEHRSTAG ZUM SCHULANFANG	177
„MOBILILLI UND DER UMWELTTIGER“	179
DIE SCHULUMGEBUNG IM MATHEMATIKUNTERRICHT	179
NUTZUNG ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL IN BERLIN-BRANDENBURG	180
JUGEND-FAHRRAD-TURNIER	181
MIT DEM RAD UND ZU FUß SICHER UNTERWEGS (VERKEHRSSICHERHEITSWOCHEN)	181
PROJEKT VERKEHRSAUSSCHUSS	182
SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	183

Kurzfassung

Die Wege von Schülerinnen und Schülern zur Ganztagschule und von dieser zurück nach Hause kollidieren in der Regel mit den Zeiten des Berufsverkehrs. Ab dem Schulalter nehmen Kinder zunehmend selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Unfallzahlen. Die Ganztagschule steht deshalb vor der Aufgabe den Kindern eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu ermöglichen, damit diese in die Lage versetzt werden sich gefahrlos zur Schule und wieder nach Hause zu bewegen.

Vor diesem Hintergrund werden im vorliegenden Bericht zunächst die gegenwärtigen Strukturen und Rahmenbedingungen von Ganztagschulen und deren Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung systematisch untersucht. Dabei wird darauf hingewiesen, dass eine Ganztagschule nicht per se bessere Möglichkeiten für eine Mobilitätsbildung bietet. Die offenen Ganztagschulen bieten mit ihren flexibleren Gestaltungsmöglichkeiten höhere Chancen, eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu arrangieren. Mittlerweile existiert eine große Vielfalt an Angeboten für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule, welche im zweiten Schritt dieses Berichts für die Zielgruppen der ersten bis siebten Klasse systematisiert und überblicksartig dargestellt werden. Abschließend werden Checklisten für Ganztagschulen, Anbieter von Verkehrserziehungsprojekten und Politik zur Verfügung gestellt, welche als Hilfe bei der Planung und Umsetzung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen herangezogen werden können.

Abstract

For students time for the way to and from all-day school usually collides with the rush hour. From school age onwards, children increasingly take part in road traffic independently as pedestrians or cyclists. This can also be seen in the number of accidents. All-day schools are therefore faced with the task of providing children with a road safety and mobility education so that they can get to school and back home safely.

Against this background, in the present report the current structures and framework conditions of all-day schools and their potential for road safety and mobility education are analyzed systematically. It is pointed out that all-day schools do not per se offer better opportunities for mobility education. The open all-day schools with their more flexible design options offer greater opportunities to arrange road safety and mobility education. By now, there is a wide range of road safety and mobility education programs offered, which in the second step of this report are presented in a systematic and overview-like manner for the target groups of first to seventh grade. Finally, checklists are provided for all-day schools, providers of traffic education projects and policy makers which can be used as an aid in planning and implementing traffic and mobility education in all-day schools.

1 Einleitung

Schulen und insbesondere Ganztagschulen stehen in der Verantwortung, Schülerinnen und Schüler¹ für die mündige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu befähigen (vgl. Klafki, 2007). Dies impliziert die Befähigung am Straßenverkehr selbstbestimmt teilnehmen zu können und ein Mobilitätsbewusstsein zu entwickeln. Ziel ist es, Ganztagschulen bei diesen Herausforderungen zu unterstützen und eine flächendeckendere Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VuM) zu fördern.

Dafür wird zunächst die Problematik von VuM im Kontext von Ganztagschulen dargestellt (Kap. 1.1). Als Begriffsverständnis für die folgende Auseinandersetzung soll daraufhin eine wissenschaftliche Begriffsbestimmung von VuM entwickelt werden (Kap. 1.2). In einem Exkurs wird die VuM vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Inklusionsbestrebungen skizziert (Kap. 1.3). Ausgehend von dem Verständnis für VuM werden die Rahmenrichtlinien der Kultusministerkonferenz (KMK) und die Verortung einer VuM in der Schule am Beispiel der Bundesländer Nordrhein-Westfalen sowie Berlin-Brandenburg aufgezeigt (Kap. 1.4).

Anschließend werden die gegenwärtigen Strukturen und Rahmenbedingungen der Ganztagschulen und für jedes Bundesland deren Potentiale für eine VuM systematisch aufgearbeitet (Kap. 2). Im Anschluss daran werden existierende Maßnahmen zur VuM in schulischen Kontexten für die Klassenstufen eins bis sieben zusammengetragen. Dabei werden neben schulischen Initiativen Kooperationen und Angebote von Polizei, Verkehrsclubs, Unfallkassen und Verkehrswachten berücksichtigt (Kap. 3). Abschließend werden Checklisten für Anbieter von Projekten, Schulen und Politik zur Planung und Umsetzung einer VuM an Ganztagschulen vorgestellt (Kap. 4).

1.1 Problemstellung

Auch wenn die Zahl der verunglückten Kinder auf dem Schulweg in den letzten drei Jahrzehnten geringer geworden ist, kam im Durchschnitt im Jahr 2018 alle 18 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt verunglückten 29 213 Kinder im Jahr 2018 auf Deutschlands Straßen, 79 davon starben (Statistisches Bundesamt, 2019).

¹ Der besseren Lesbarkeit halber werden Personenbezeichnungen in diesem Bericht zukünftig ausschließlich in der grammatikalisch maskulinen Form verwendet. Sofern nicht anders gekennzeichnet, bezeichnen sie Personen beiderlei Geschlechts.

36,7% der verunglückten Kinder kamen im Jahr 2018 als Insasse in einem Pkw zu Schaden, 35,0% auf einem Fahrrad und 21,5% der verunglückten Kinder war zu Fuß unterwegs, als der Unfall passierte (Statistisches Bundesamt, 2019, S. 7).

Kleinkinder im Alter bis 6 Jahre sind meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs, demzufolge verunglücken sie hier am häufigsten (63,8% im Jahr 2018). Zwar verunglücken Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren immer noch am häufigsten in einem Auto (39,8%), aber fast jedes dritte (27,9%) verunglückte Kind in diesem Alter war als Fußgänger und jedes vierte (25,9%) als Radfahrer unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (50,4%) (Statistisches Bundesamt, 2019, S. 7). Ab dem Schulalter nehmen Kinder mehr und mehr selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies zeigt sich auch in den Unfallzahlen. Betrachtet man das Unfallgeschehen von Kindern ausschließlich innerorts, verunglückten Kinder zwischen null und fünf Jahre überwiegend als Mitfahrer in einem Pkw. Verunglückte Kinder zwischen sechs und 14 Jahren hingegen waren überwiegend mit dem Fahrrad oder als Fußgänger unterwegs (Statistisches Bundesamt, 2019a).

Insbesondere die Fahrradunfälle gehören mit 45% zu den mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfällen in der Schüler-Unfallversicherung und nehmen mit steigendem Alter prozentual zu (vgl. DGUV, 2018, S. 38). Auf dem Fahrrad sind im Jahr 2018 insgesamt 9.029 Kinder unter 15 Jahren leicht verletzt worden, 1.174 schwer verletzt worden und 21 Kinder starben. Als Fußgänger wurden im Jahr 2018 insgesamt 4.684 Kinder unter 15 Jahren leicht verletzt, 1.571 schwer verletzt und 24 verunglückten tödlich (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019, S. 30-31).

Insgesamt sind Jungen dabei gegenüber Mädchen häufiger an Straßenverkehrsunfällen beteiligt. Zwei Drittel aller verunglückten Radfahrer und 58% der verunglückten Fußgänger waren Jungen (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019, S. 8).

Insgesamt ist auffällig, dass die Zahl verunglückter Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Straßenverkehr abhängig von Jahreszeiten und Uhrzeit ist. Sowohl in den wärmeren Monaten als auch früh am Morgen und am Nachmittag zu den Stoßzeiten des Autoverkehrs verunglücken die meisten Kinder im Straßenverkehr (Statistisches Bundesamt, 2019, S. 36).

Die Wege der Schüler zur und von der Ganztagschule zurück nach Hause kollidieren in der Regel mit den Zeiten des Berufsverkehrs, weswegen sich

die Schüler einem höheren Verkehrsaufkommen ausgesetzt sehen. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 17,6% der Kinder morgens zwischen 7 und 8 Uhr und 11,6% zwischen 13 und 14 Uhr verletzt oder getötet. Auch in ihrer Freizeit am Nachmittag sind Kinder stärker gefährdet. 32,3% der verunglückten Kinder kamen zwischen 15 und 18 Uhr zu Schaden (Statistisches Bundesamt, 2019, S. 9).

Ursache für einen Großteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 2018 von zu Fußgehenden zwischen 6 und 14 Jahren war ein Fehlverhalten beim Überschreiten der Fahrbahn. Hierbei wurde zumeist nicht ausreichend auf den Fahrzeugverkehr geachtet oder plötzlich hinter Sichthindernissen hervorgetreten. Bei Radfahrern fällt hingegen besonders Fehlverhalten durch das Benutzen der falschen Fahrbahn auf. Zudem wurden oft Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand registriert (Statistisches Bundesamt, 2019, S. 10-11).

Vor diesem Hintergrund stehen Schulen vor der besonderen Herausforderung ihren Schülern eine angemessene Verkehrserziehung zu ermöglichen. Während an Halbtagsschulen im (Sport-)Unterricht am Vormittag wegen der verpflichtenden curricularen Vorgaben oftmals die Zeit für eine angemessene Umsetzung einer Verkehrserziehung fehlt, bieten die Nachmittagsangebote von Ganztagschulen aufgrund ihrer flexibleren Gestaltungsmöglichkeiten sowie den Kooperationschancen mit externen Partnern (z.B. Polizei, Verkehrswachen, Verkehrsbetriebe und Sportvereine) tendenziell größere Chancen für eine Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass – je nach Konzeption der Ganztagschule – nicht alle Schüler erreicht werden können. Beim offenen Ganztag existieren quantitativ betrachtet die meisten Nachmittagsangebote. An diesen nehmen allerdings nur die Kinder teil, die sich für den Ganztag angemeldet haben. Zudem ist der Besuch der entsprechenden Angebote meist nicht verpflichtend und somit werden auch nicht alle Kinder des offenen Ganztags erreicht. Ähnliches gilt für teilgebundene Ganztagschulen, bei denen die Verpflichtung der Teilnahme an den Ganztagsangeboten auch nur für bestimmte Jahrgänge gilt. Meist sind teilgebundene Ganztagschulen an weiterführenden Schulen vorzufinden und die Verpflichtung für den Ganztag gilt für die Kinder der fünften bis siebten Klasse. Die Teilnahme an den Nachmittagsangeboten ist dann für die Schüler der achten bis zehnten Klasse freiwillig. Bei den voll gebundenen Ganztagschulen müssen alle an den Ganztagsangeboten teilnehmen, allerdings bestehen auch hier große Unterschiede in der Konzeption. An reformorientierten Ganztagschulen sind tendenziell mehrere freiwillige Nachmittagsangebote wählbar. An Gesamtschulen, die auch als gebundene Ganztagschulen einzuordnen sind, existieren

dagegen kaum Nachmittagsangebote, in denen eine Verkehrserziehung möglich wäre.

Eine Ganztagschule bietet damit also nicht per se bessere Möglichkeiten für eine Mobilitätsbildung. Werden die flexibleren Gestaltungsmöglichkeiten jedoch genutzt und evtl. externe Kooperationspartner eingebunden, steigen die Chancen für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

1.2 Definition einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung²

„Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte von Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr“ (KMK, 2012, S. 2).

Darüber hinaus regt die VuM zur Auseinandersetzung mit „Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung“ an (KMK, 2012, S. 2). Diese Ausweitungen der **Verkehrserziehung** um die zunehmende Partizipation der Schüler sowie Fragen der zukünftigen und nachhaltigen Mobilität lassen sich nicht allein unter dem Begriff der Verkehrserziehung fassen, weswegen diese um den Begriff der **Mobilitätserziehung** ergänzt wird. Verkehrserziehung umfasst hierbei die Vermittlung der sicheren Teilhabe am Straßenverkehr, während sich Mobilitätserziehung mit den zukunftsweisenden und darüber hinaus gehenden Fragen auseinandersetzt (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 6-7). Daubitz et al. (vgl. 2015) bieten eine detaillierte historisch terminologische Auseinandersetzung. Neben Verkehrssicherheit wird dabei besonders die Bedeutung von Bildung hervorgehoben und verknüpft.

Eine VuM zielt somit auf Kenntnisse, Fähigkeiten und Haltungen der Schüler ab, so dass diese zukunftsfähig und selbstständig Mobilität gestalten können, sich sicher und sozial kompetent im Verkehr verhalten und den Verkehrsraum umwelt- und gesundheitsbewusst mitgestalten können (vgl. KMK, 2012, S. 2-3). Hierfür müssen Qualifikationen geschaffen werden, welche durch das Erkennen, Beurteilen und Bewältigen spezifischer Situationen im Straßenverkehr, das Meiden und Beseitigen von Gefahren, sowie das angemessene Verhalten nach Verkehrsunfällen, die Grundlage für ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr darstellen. Diese Beiträge zur

² Verkehrs- und Mobilitätserziehung wird im weiteren Verlauf des Textes mit VuM abgekürzt.

Sicherheitserziehung werden durch Antizipation der Handlung anderer, Rücksichtnahme und Verzicht auf Vorrechte ergänzt, wodurch ein Beitrag zur **Sozialerziehung** geleistet wird. Durch die kritische Auseinandersetzung mit Faktoren der Umweltbelastung und die Reflexion eigener und fremder Verhaltensweisen im Verkehr, sollen Alternativen zur Verkehrsgestaltung entwickelt und Beiträge zur **Umwelterziehung** geleistet werden. Abschließend trägt eine VuM dazu bei, für gesundheitsbeeinflussende Verkehrsmittel zu sensibilisieren, Einschränkungen zu erkennen und mit der Wahl geeigneter Verkehrsmittel zur **Gesundheitserziehung** beizutragen.

Daraus folgt, dass eine „Verkehrs- und Mobilitätserziehung [...] Aufgabe aller Schulstufen und Schulformen“ (Ministerium für Schule, Jugend und Kinder NRW, 2003, S. 7) ist. Grundsätze bei der Umsetzung sind **Erfahrungsorientierung** durch den Lebensweltbezug der Schüler, **Handlungsorientierung** durch praktisches Handeln der Schüler, **Umgebungsorientierung** durch unmittelbare Erfahrungsräume der Schüler, **Individualisierung und Inklusion** durch Berücksichtigung der heterogenen Voraussetzungen der Schüler sowie die **fächerübergreifende** Berücksichtigung der Thematik (vgl. KMK, 2012, S. 4).

1.3 Exkurs: Verkehrs- und Mobilitätserziehung vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Inklusionsbestrebungen

Inklusion stellt keine „pädagogische Modeerscheinung“ (Giese & Weigelt, 2017, S. 12) dar, sondern strebt mit der Ratifizierung der United Nation Behindertenrechtskonvention durch die Bundesregierung 2009 danach, die Umsetzung von Menschenrechten auf allen Ebenen gesellschaftlichen Lebens um- und durchzusetzen (vgl. Giese & Weigelt, 2017, S. 16). Konkret umfasst dies eine „ganzheitliche Entwicklung und Bildung und volle gesellschaftliche Teilhabe“ (Mittendrin e.V., 2012, S. 345) aller, um die eigene Zukunft und Gesellschaft mitgestalten zu können.

In diesen Kontexten gewinnen individuelle Mobilität und die Fähigkeit, sich im Straßenverkehr sicher und selbstbestimmt bewegen zu können, eine besondere Bedeutung. Grenzen des eigenen körperlichen und räumlichen Aktionsradius beeinflussen die Berufswahl, Bildungsangebote, Wohnen und Freizeitgestaltung stark, wodurch eine volle gesellschaftliche Teilhabe beschränkt wird. Fehlende Mobilität stellt somit Barrieren im gesellschaftlichen Leben dar. Je mobiler eine Person ist, desto besser wird ihr gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht. Umso wichtiger ist es daher, in Form von Schule und VuM bei der Realisierung der gesellschaftspolitischen Aufgaben von Inklusion mitzuwirken. Durch die Erweiterung des eigenen Aktionsradius kann

dazu beigetragen werden, soziale Barrieren abzubauen und Integration³ in allen gesellschaftlichen Bereichen zu ermöglichen (vgl. Stöppler, 2002, S. 31). Wer auf Unterstützungsangebote wie Fahrdienste angewiesen ist, ist in seiner individuellen Mobilität stärker eingeschränkt als Personen, welche Verkehrsmittel, Wege, Zeiten, und Dauer selbst bestimmen und zwischen Alternativen wählen können (vgl. Stöppler, 2002, S. 17). Teilhabe an der Gesellschaft ist somit stark an Mobilität geknüpft, wobei eine Person umso mobiler ist, je selbstbestimmter und selbstständiger sie ihren Aktionsradius wählen kann.

VuM ebnet somit den Weg zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, durch die Förderung von Selbstbestimmung und Selbstständigkeit im Straßenverkehr. In Anlehnung an eine „Pädagogik der Vielfalt“ (Prengel, 2006), welche jede Person als einzigartig betrachtet und individuell versucht zu fördern (vgl. Reich, 2016, S. 19), stellt die Heterogenität von Personen jedoch zugleich eine Herausforderung an eine VuM dar. Es können daher keine einheitlichen Mobilitätsfertigkeiten und -fähigkeiten erwartet sowie nicht mehr von allgemeinrelevanten Wissensbeständen und Vermittlungsstrategien ausgegangen werden. Stattdessen erfordern unterschiedliche Mobilitätseinschränkungen flexible und individuelle Varianten einer VuM (vgl. Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS, 2019, S. 8). Aus diesem Grund können in diesem Bericht keine speziellen Maßnahmen zur VuM für Menschen mit besonderem Förderbedarf vorgestellt werden. Stattdessen werden kurz einige allgemeine Aspekte zur VuM mit dieser Zielgruppe skizziert. Konkrete und individuelle Lösungen mussten vor Ort gefunden werden.

Kognitive, körperliche, visuelle oder auditive Einschränkungen stellen unterschiedliche Ansprüche an eine VuM dar. Personen mit kognitiven Einschränkungen sind oftmals auf verständliches und mehrfaches Wiederholen kleinschrittiger Aufgaben angewiesen. Personen mit körperlichen Einschränkungen können diese entweder durch Unfälle etc. erlangt haben oder sind mit diesen geboren. Das hat nicht nur Auswirkungen auf die Physis (Sturzgefahr etc.) sondern die gesamte Persönlichkeit, weswegen Hilfsmaterial und der Umgang damit geübt werden muss (vgl. Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS, 2019, S. 8). Visuelle Beeinträchtigungen können die Wahrnehmung nonverbaler Kommunikation begrenzen oder die Seh- bzw. Blendempfindlichkeit beeinflussen, weswegen in ruhigen Schonräumen und gegebenenfalls mit Hilfsmaterial geübt werden muss (vgl. Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS, 2019, S. 9-10). Bei Personen mit auditiven

³ Die Begrifflichkeit der *Inklusion* (lat. „includere“ = „einschließen“) löst im deutschsprachigen Wissenschaftsdiskurs den Integrationsbegriff ab (vgl. Sturm & Wagner-Willi, 2018, S. 8).

Einschränkungen kann hingegen die Kommunikations- und Sprachkompetenz beeinträchtigt und dadurch die Wahrnehmung von Umgebungsgeräuschen, Gleichgewicht, Gespräche und Orientierung erschwert werden, was den Umgang mit Hilfsmaterialien erfordern kann (vgl. Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS, 2019, S. 10).

Oftmals werden diese Personengruppen aus Sorge in ihren Aktionsräumen stark eingeschränkt und somit an ihrer Teilhabe gehindert. Dies gilt es jedoch zu vermeiden. Für eine inklusive VuM bedeutet dies, unabhängig von ihren Einschränkungen jede Person bestmöglich zu mobilisieren und zur selbstbestimmten Teilhabe am Straßenverkehr zu befähigen. Dafür reicht Regelwissen alleine nicht aus. Stattdessen müssen notwendige Grundkompetenzen individuell analysiert und gemeinsam mit Regelwissen als Trockenübungen trainiert werden. Im Anschluss könne dieses in gestellten Verkehrssituationen als Schonraum vertieft und abschließend in realen Verkehrssituationen angewendet werden. Dabei seien didaktische Prinzipien, wie vom Leichten zum Schweren oder vom Bekannten zum Unbekannten zu beachten. Außerdem scheint es sinnvoll, sich zunächst auf eine Strecke im Straßenverkehr (z.B. den Schulweg) zu konzentrieren und erst nach erfolgreichem Bewältigen weitere Herausforderungen zu trainieren (vgl. Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS, 2019, S. 11).

Allgemein muss ein erhebliches Defizit an inklusiven Ansätzen zur VuM in (Ganztags-)Schulen resümiert werden (vgl. Stöppler, 2002, S. 66). Konkrete Ansätze zur inklusiven VuM für Fußgänger und Rollstuhlfahrer, in Bussen, Bahnen und auf Fahrrädern bietet der Medienservice der Verkehrswacht an (vgl. Mobil teilhaben). Darüber hinaus scheint besonders eine verstärkte Verknüpfung von VuM mit Themen des schulischen Fachunterrichts erfolgsversprechend zur Förderung der individuellen Mobilität und Stärkung der Teilhabe zu sein (vgl. Stöppler, 2002, S. 66).

1.4 Rahmenrichtlinien der KMK am Beispiel von Nordrhein-Westfalen & Berlin-Brandenburg

Auf Grundlage der Begriffsbestimmung einer VuM bestimmt die Kultusministerkonferenz (KMK) Themenfelder für den Primar- und Sekundarbereich⁴ in der Schule (vgl. KMK, 2012, S. 5-6). Während im Primarbereich das

⁴ Der Primarbereich umfasst in dieser Aufzählung die Jahrgangsstufen 1-4, auch wenn in Berlin und Brandenburg der Primarbereich die Jahrgangsstufen 1-6 umfasst.

Radfahrtraining und die Schulwegsicherheit im Mittelpunkt stehen,⁵ erweitern die Schüler ihren Aktionsradius in der Sekundarstufe um Busse und Bahnen.⁶

Trotz dieser Vorgaben der KMK besteht aktuell keine einheitliche und systematische VuM an Ganztagschulen. Die regionalen Unterschiede sind sehr groß, weswegen die VuM an Schulen einem ‚Flickenteppich‘ gleicht. Besonders das Engagement einzelner Lehrkräfte sowie die Vernetzung von Ganztagschulen mit lokalen Kooperationspartnern stellen gegenwärtig eine essentielle Voraussetzung für eine gelungene VuM dar. Exemplarisch wird daher ein Einblick in die VuM in Nordrhein-Westfalen und Berlin-Brandenburg gegeben.

Ein Blick in die VuM an Schulen im Bundesland NRW verdeutlicht, dass VuM fester Bestandteil von Unterricht, Erziehung und Schulleben sind. Schwerpunktmäßig wird zwischen der Arbeit in der Primar- und Sekundarstufe unterschieden. Stellt in der Primarstufe noch die Sicherung des Schulwegs einen Schwerpunkt dar, wird in der Sekundarstufe I stärker das verantwortungsbewusste Verhalten im Verkehr thematisiert. Konkrete Ziele, Inhalte und Möglichkeiten zur Umsetzung im Unterricht stellt das Land den Schulen mittels Rahmenvorgaben zur Verfügung (vgl. Ministerium für Schule, Jugend und Kinder NRW, 2003).

Die VuM in den Jahrgangsstufen 5 und 6 sieht eine Vertiefung der an Grundschulen erworbenen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse vor, indem das Übernehmen von Verantwortung eine größere Bedeutung einnimmt. Dafür stehen Maßnahmen im Vordergrund, die auf eine sichere und verantwortungsbewusste Nutzung von Fahrrad sowie eine angemessene Auswahl von Verkehrsmitteln und -wegen zielen. Besonders Motorik und Reaktionsfähigkeit sollen den Anforderungen des komplexen Verkehrsgeschehens entsprechen, um örtliche Verkehrssituationen bewältigen zu können. Hierfür sollen die durch Schulwechsel neuen Verkehrssituationen kennengelernt werden, indem Verkehrswege und Gefahren erkannt und bewertet werden. Für eine erhöhte Bewegungssicherheit sollen sensomotorische Fähigkeiten wie Koordination, Gleichgewicht und Reaktion trainiert und das Einschätzen von

⁵ Themenfelder für den **Primarbereich**: Schulwegtraining, Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung, Vorteile des Zu-Fuß-Gehens, Übungen zur Motorik und zur Wahrnehmung, Radfahrausbildung, Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Mitfahren im Auto, Mitfahren in Bus und Bahn, Umweltfreundliche Verkehrsmittel.

⁶ Themenfelder für den **Sekundarbereich I**: Der sichere Schulweg, Fahrrad und Umwelt, Fahrrad und Verkehrsgestaltung, Selbstständige Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, Kennenlernen des Personenfernverkehrs, Einstieg in den motorisierten Verkehr (Mofa, Elektrorad), Mobilität und Sozialverhalten, Verkehr und Recht, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Verkehr-Umwelt-Klima, Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge, Formen der Mobilität, Ökologische Klassenfahrten.

Geschwindigkeiten und Entfernungen geschult werden. Die Radfahrausbildung wird aufbauend auf der Primarstufe fortgesetzt, indem das Fahren in komplexen Verkehrssituationen angestrebt, die StVO beherrscht und Emotionen wie Übermut oder Risikoverhalten reflektiert werden sollen.

In den Jahrgangsstufen 7 und 8 sollen die Schüler ihre Rolle als Verkehrsteilnehmer reflektieren und Motive nicht verkehrsgerechten Verhaltens kritisch hinterfragen. Neben vorrausschauendem Fahren sollen besonders das Verhalten von Gruppen und Individuen im Straßenverkehr sowie öffentlicher Personenverkehr behandelt werden.

Aufgrund der geographischen Lage kooperieren Berlin und Brandenburg durch ein gemeinsames Konzept zur VuM, woraus ein spannender Kompromiss aus Großstadt und Flächenbundesland hervorgeht (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018).

Die Anforderungen an eine VuM in Berlin-Brandenburg sind aufgrund des ländlichen Raums in Brandenburg und des städtischen Bereichs in Berlin unterschiedlich, weswegen „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ als übergreifendes Thema zur fächerübergreifenden Kompetenzentwicklung betrachtet wird. Im Mittelpunkt der Rahmenrichtlinien stehen die sechs Kompetenzfelder **selbständig mobil sein**, **sicher mobil sein**, **verantwortungsvoll mobil sein**, **gesundheitsbewusst mobil sein**, **nachhaltig mobil sein** und **zukunftsfähig Mobilität mitgestalten** (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 8-9). Angelehnt an diese Kompetenzbereiche bietet der Rahmenlehrplan zur VuM der Jahrgangsstufen 1-10 allen Fächern Anknüpfungspunkte zur VuM, indem die jeweiligen Themenfelder des Faches auf Bildungspotentiale und konkrete Inhalte der VuM verweisen. Die Themenfelder gehen dabei über Fachgrenzen hinaus, erfordern problemorientiertes Lernen und fördern das Bilden persönlicher Wertvorstellungen (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 11–34). Ein Großteil aller Unterrichtsfächer des Rahmlehrplans kann somit durch Themenfelder des fachspezifischen Rahmenlehrplans einen Beitrag zur VuM leisten. Während im Sportunterricht in den Jahrgängen 1-4 unter anderem an das Themenfeld *Fahren, Rollen, Gleiten* durch *Parcours für Roller oder Räder* angeknüpft werden kann, können in den Jahrgängen 5-10 *Radtouren* oder *Konditionstraining mit dem Fahrrad* zum gleichen Themenfeld durchgeführt werden. Im Deutschunterricht werden beispielsweise in den Jahrgängen 5-6 im Themenfeld *Lesend, schreibend und im Gespräch mit Texten und Medien umgehen* zum Thema Sach- und Gebrauchstexte *Schülerzeitungsartikel zum Thema Schulweg* durch den Rahmenlehrplan VuM vorgeschlagen.

Der Rahmenlehrplan verortet die VuM in der Primarstufe größtenteils im Sachunterricht. Die hier gelegten Grundlagen einer VuM werden in der Sekundarstufe fächerübergreifend, fächerverbindend, im Ganzttag und durch Projekte zur weiteren Förderung der oben genannten Kompetenzen vertieft (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 10). Durch die Verwendung von VuM als Querschnittsthema kann dieses somit auch in den Fachunterricht integriert werden. Die Themenfelder bieten darüber hinaus Möglichkeiten der inhaltlichen Konkretisierung und verweisen direkt auf die entsprechenden Kompetenzfelder. § 13 der Grundschulverordnung Berlin schreibt darüber hinaus eine verpflichtende zehnstündige VuM pro Schuljahr in der Primarstufe vor, an deren Ende eine praktische und theoretische Radfahrprüfung stehen (vgl. GsVO, 2005). Für die Sekundarstufe sind keine praktischen oder theoretischen Prüfungen verpflichtend.

Durch den Rahmenlehrplan gelingt es somit, VuM anhand fachspezifischer Themenfelder in die Rahmenlehrpläne des Fachunterrichts zu integrieren und Anknüpfungspunkte zu schaffen, die über das Fach hinausgehen. Die Darstellung der Rahmenrichtlinien verdeutlicht, dass VuM ein fester Bestandteil von Erziehung, Bildung und Unterricht sein soll und in den Schulverordnungen verankert ist. Sowohl NRW als auch Berlin-Brandenburg orientieren sich dabei an den Vorgaben der KMK und formulieren eigene Rahmenlehrpläne, in welchen sich die Primarstufe schwerpunktmäßig mit Verkehrserziehung und die Sekundarstufe erweiternd auch mit Mobilitätsbildung auseinandersetzt. Der Rahmenlehrplan für Berlin-Brandenburg bietet darüber hinaus konkrete Kompetenzen, welche den Inhalten und Themen der Fächer zugeordnet sind. Dadurch wird zum einen eine zielgenaue und fächerübergreifende Förderung erleichtert, aber auch die Einbettung einer VuM in den Regelunterricht der Fächer ermöglicht.

2 Gegenwärtige Strukturen und Rahmenbedingungen der Ganzttagsschulen

Aufgrund der Ergebnisse der internationalen Schulleistungsuntersuchung PISA im Jahre 2001 wurde die Ganzttagsschule als bildungspolitische Notwendigkeit angesehen. Aber auch durch die gesellschaftliche Forderung, Beruf und Familie vereinbaren zu können, steigt der Bedarf an ganztägiger Betreuung von Kindern und Jugendlichen. Im Zeitraum von 2003 - 2009 wurden Gelder vom Bund für den Ausbau von Ganzttagsschulen zur Verfügung gestellt. Vor allem durch das Investitionsprogramm „Zukunft Bildung und Betreuung“ (IZBB) der Bundesregierung konnten über 15.000 Maßnahmen

durchgeführt werden. Die Anzahl von Ganztagsschulen zeigt seitdem eine steigende Tendenz (vgl. u.a. KMK, 2019, S. 4).

In den folgenden Kapiteln wird zuerst dargelegt, was unter dem Begriff der Ganztagsschule zu verstehen ist und welche Formen unterschieden werden (Kap. 2.1). Im Anschluss wird ein Überblick darüber gegeben, wie viele Ganztagsschulen in den einzelnen Schulformen der Bundesrepublik Deutschland vorliegen (Kap. 2.2). Es folgt die Darstellung des Fachpersonals, der Kooperationspartner von Ganztagsschulen und der rechtlichen Grundlagen (Kap. 2.3). Auf diesen Ausführungen aufbauend wird der Blick dann auf die einzelnen Bundesländer gerichtet (Kap. 2.4).

Datengrundlage für alle folgenden Ausführungen bildet die Statistik der KMK 2019. Berücksichtigt wird dabei ausschließlich die letzte Datenerhebung aus dem Jahr 2017. Zudem sei hinzuzufügen, dass die Gesamtzahl der existierenden Schulformen auf Grundlage der vorhandenen Daten der KMK von den Autoren dieses Berichts eigenständig berechnet wurde. Auf dieser Grundlage können die gegenwärtigen Strukturen und Rahmenbedingungen für eine VuM in den einzelnen Bundesländern bilanziert werden.

2.1 Definition von Ganztagsschulen

Die KMK (vgl. 2019, S. 4) definiert Ganztagsschulen anhand von drei Kriterien:

- *Öffnungszeit*: Ganztagsschulen müssen an mindestens drei Tagen in der Woche ein ganztägiges Angebot für die Schüler bereitstellen, das täglich mindestens sieben Zeitstunden umfasst.
- *Mittagsversorgung*: Ganztagsschulen sind verpflichtet an allen Tagen des Ganztagsschulbetriebes ein Mittagessen bereitzustellen.
- *Verantwortlichkeit des Ganztagsschulbetriebes*: Die Angebote der Ganztagsschule sind unter der Aufsicht und Verantwortung der Schulleitung organisiert und stehen in einem konzeptionellen Zusammenhang mit dem Unterricht.

Es werden drei Formen von Ganztag unterschieden, die sich durch ihre Organisationsform differenzieren:

- *Voll gebundene Form*: Alle Schüler einer Schule sind dazu verpflichtet, an mindestens drei Wochentagen für jeweils mindestens sieben Zeitstunden an den ganztägigen Angeboten der Schule teilzunehmen.

- *Teilweise gebundenen Form:* Nur ein Teil verpflichtet sich an den Tagen des Ganztages für mindestens sieben Zeitstunden am Angebot teilzunehmen.
- *Offene Form:* Einzelne Schüler können auf freiwilliger Basis am Ganztagsangebot teilnehmen, was an mindestens drei Tagen in der Woche ein ganztägiges Angebot und Mittagessen bereitstellt. Zudem kooperiert die Schulleitung mit einem außerschulischen Träger bzw. besteht eine Mitverantwortung der Schulleitung für das Angebot (vgl. KMK, 2019, S. 5).

2.2 Aufschlüsselung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen

Im Folgenden wird die Verteilung der Ganztagschulen in Deutschland nach Schularten in Form einer Tabelle dargestellt. Die erste Spalte enthält die jeweilige Schulform. In der zweiten Spalte wird die Anzahl der insgesamt existierenden Schulen der jeweiligen Schulform genannt. Die dritte Spalte liefert Informationen über die Anzahl und den Anteil der Ganztagschulen. Die vierte Spalte geht auf die Anzahl und den Anteil der am Ganztagsschulbetrieb teilnehmenden Schüler nach Schularten ein. Begonnen wird mit der Aufschlüsselung der Daten der Grundschulen. Es folgen die Informationen über die weiterführenden Schulen und über die reformorientierten Schulen. Im Anschluss an diese Tabelle wird in einer Abbildung die Verteilung der Ganztagschulen nach den Organisationsformen beschrieben (vgl. KMK, 2019, S. 4*-10*,12*,14*, 36*- 42*, 44*, 46*; Tab. 1).

Tabelle 1: Verteilung der Ganztagschulen nach den Organisationsformen (vgl. KMK, 2019, S. 4*-10*,12*,14*, 36*- 42*, 44*, 46*).

	Anzahl der Schulen	Anzahl und Anteil der Ganztagschulen	Anzahl und Anteil der Schüler im Ganztagsschulbetrieb
Grundschule	15.268	10.413 (68,2%)	1.162.269 (41,7%)
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	1.041	784 (75,3%)	42.495 (39,9%)
Hauptschule	2.332	1.679 (72,0%)	157.448 (40,3%)

Schularten mit mehreren Bildungsgängen	1.815	1.483 (81,7%)	315.800 (61,5%)
Realschule	1.894	1.017 (53,7%)	166.828 (20,6%)
Gymnasium	2.991	1.920 (64,2%)	482.837 (34,3%)
Integrierte Gesamtschule	2.054	1.803 (87,8%)	661.808 (76,0%)
Freie Waldorfschule	194	128 (66,0%)	18.719 (32,2%)
Förderschule	2.765	2.057 (74,4%)	175.679 (51,1%)

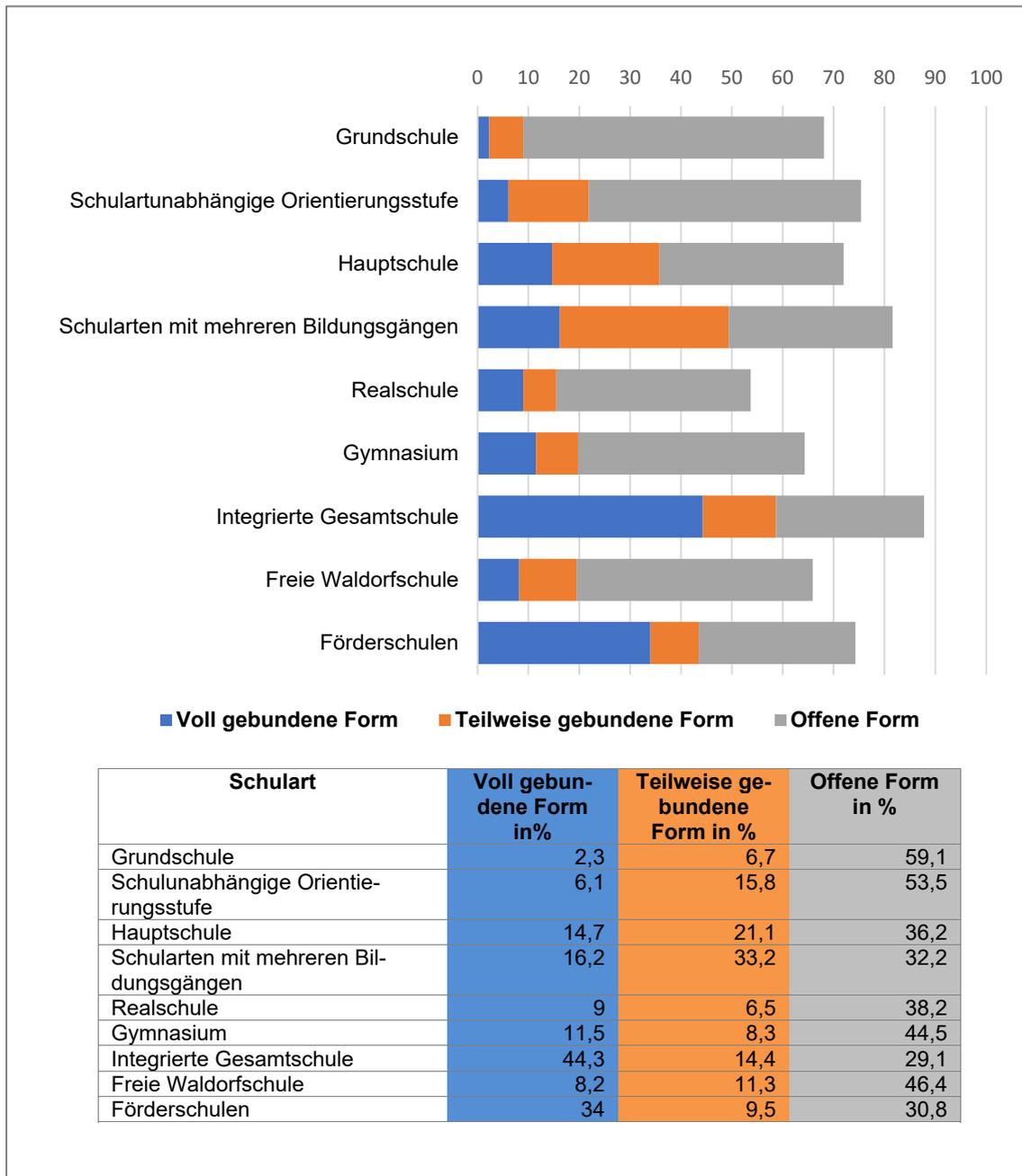


Abbildung 1: Ganztagschulen nach Schulformen und Organisationsform in Prozent (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 6*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)⁷

⁷ Die absoluten Zahlen der aufgezeigten Prozentangaben in den Abbildungen, die sich im Verlauf des Dokumentes auf die Quelle der KMK beziehen, können in der jeweiligen Beschriftung der Abbildung durch die angegebenen Seitenzahlen nachgeschlagen werden.

2.3 Fachpersonal, Kooperationspartner und rechtliche Grundlagen

Unabhängig von den unterschiedlichen Formen eines Ganztagschulsystems, lassen sich auch unterschiedliche Akteure, die in der Ganztagschule beruflich tätig sind, finden. Allein aufgrund des höheren Zeitkontingents ist neben den Lehrkräften weiteres pädagogisches- und nicht-pädagogisches Fachpersonal und damit außerschulische Kooperation nötig. Generell ist ein Wachstum von Ganztagschulen, die mit Kooperationspartnern zusammenarbeiten, erkennbar. Jedoch ist die Fluktuation dieser Partner hoch. Bedeutende außerschulische Akteure sind Sportvereine und die Kinder- und Jugendhilfe. Ganztagschulen agieren eher mit außerschulischen Partnern, wenn sie weniger Ganztagschülerfahrung haben und die Schulen sich in einem offenen Ganztagschulsystem befinden. Je mehr Schüler einer Schule das Ganztagsangebot annehmen, desto mehr Kooperationspartner hat meist die Schule (vgl. Arnoldt, 2011, S. 317-318). So gibt es kaum noch Ganztagschulen ohne Kooperationspartner oder weiteres Personal. Die zusätzlichen Mitarbeiter lassen sich keiner bestimmten Berufsgruppe zuordnen und haben dementsprechend unterschiedliche Qualifikationen. Zu den pädagogischen Fachkräften zählen unter anderem Erzieher, (Sozial)-Pädagogen, Kinderpfleger und Heilpädagogen. Honorarkräfte ohne abgeschlossene pädagogische Berufsausbildung, Übungsleiter, Schüler, Studierende, Bundesfreiwilligendienst- bzw. Freiwilliges-Soziales-Jahr-Leistende stehen für Akteure, die nicht pädagogisch qualifiziert sind. So könnten beispielsweise Sportstudierende mit einem Übungsleiterschein ein Verkehrserziehungsprojekt an Ganztagschulen durchführen.

Über die Bundesrepublik verteilt und auch über alle Schulformen hinweg bestand im Jahr 2007 das weitere pädagogisch tätige Personal an Ganztagschulen zu 31% aus Erziehern. Weitere 11% waren Sozialpädagogen, 7% universitär ausgebildete Diplom-Pädagogen oder Psychologen. Der Anteil der Akteure mit sonstiger pädagogischer Ausbildung betrug 25% und Akteure mit einem sonstigen Hochschulabschluss waren zu 14% in Ganztagschulen vertreten. Zudem sind Akteure ohne abgeschlossene Ausbildung auch zu 7% am Ganztagsschulbetrieb beteiligt. 5% werden durch sonstige Pädagogen und Kinderpfleger bzw. Sozialassistenten abgedeckt (vgl. Abb. 2). Dabei unterscheidet sich das weitere pädagogisch tätige Personal zwischen der Primarstufe und der Sekundarstufe I erheblich. Während in der Primarstufe hauptsächlich professionelle Fachkräfte tätig sind, ist in der Sekundarstufe I etwa die Hälfte des Personals pädagogisch qualifiziert (vgl. Coelen & Rother, 2014, S.112-114).

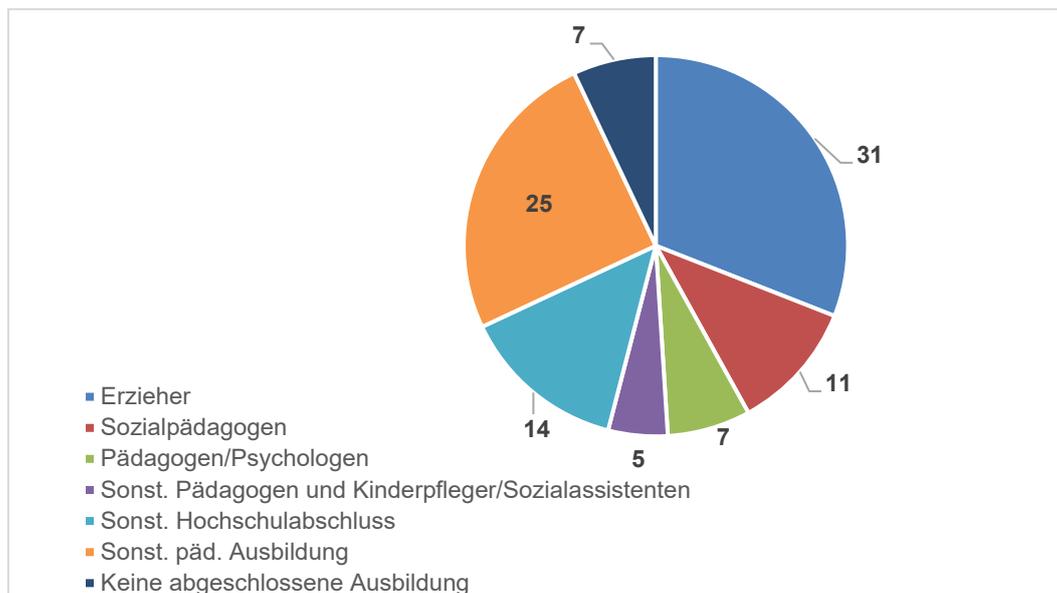


Abbildung 2: Qualifikationen des weiteren pädagogisch tätigen Personals an Ganztagschulen in Prozent (nach Coelen & Rother, 2014, S. 113; basierend auf Daten des StEG-Konsortiums aus dem Jahr 2007)

Eine neuere StEG-Studie aus dem Jahre 2009 hat eine Aufstellung über weiteres pädagogisches Personal bezogen auf die einzelnen Bundesländer veröffentlicht (vgl. Leussidis, 2016, S. 29). Dargestellt wird der Anteil der zusätzlich zu den Lehrkräften tätigen Akteure an Ganztagschulen. Hier ist eine Spanne von 3% in Bayern bis zu 15% in Hessen vorzuweisen. Zu den Ländern Baden-Württemberg und Saarland gibt es keine Daten zum eingesetzten weiteren pädagogisch tätigen Personal an Ganztagschulen (vgl. Tab. 2).

Tabelle 2: Anzahl und Anteil des Weiteren pädagogisch tätigen Personals in Ganztagschulen in den Bundesländern (vgl. Leussidis, 2016, S. 29).

Bundesland	Anzahl des Weiteren pädagogischen Personals	Anteil des Weiteren pädagogischen Personals
Baden-Württemberg	-	-
Bayern	43	3%
Berlin	170	11%
Brandenburg	156	10%

Bremen	145	9%
Hamburg	61	4%
Hessen	241	15%
Mecklenburg-Vorpommern	54	3%
Niedersachsen	75	5%
Nordrhein-Westfalen	185	12%
Rheinland-Pfalz	114	7%
Saarland	-	-
Sachsen	6	4%
Sachsen-Anhalt	53	3%
Schleswig-Holstein	108	7%
Thüringen	119	8%

Durch die Art. 30 und 70, Absatz 1 des Grundgesetzes ist das Schulrecht in Deutschland eine Länderangelegenheit. Durch die Kulturhoheit unterscheidet sich die Schulorganisation in den einzelnen Bundesländern. Die genauen rechtlichen Grundlagen sind für die außerschulischen Angebote aufgrund des föderalen Schulsystems in den Ausführungen zum Schulrecht in den jeweiligen Bundesländern zu finden (vgl. KMK, 2019, Schulgesetze der Länder in der Bundesrepublik Deutschland). In Berlin beispielsweise wird im Schulrecht formuliert, dass die Pflicht zur Beaufsichtigung auf Seiten der Schule liegt (vgl. Schulrecht Berlin, 2004⁸, §51). Generell kann festgehalten werden, dass Schüler beim Besuch der Schule versichert sind. Dies gilt sowohl für den Unterricht als auch für die Pausen, den Schulweg und schulische Veranstaltungen wie freiwillige Arbeitsgemeinschaften oder Projektarbeiten (vgl. DGUV, 2020, Versicherungsschutz von Schülern).

Externe Kooperationspartner werden in der Regel durch Kooperationsverträge an die Schule gebunden. Die Aufsicht und Verantwortung ist damit der

⁸ Letzte Änderung 09.04.2019

Schulleitung unterstellt und die Kooperationspartner unterwerfen sich der Schulaufsicht. In der Konsequenz obliegt die Beaufsichtigung einer VuM der Aufsichtspflicht der Schule und die Schüler sind damit stets versichert. Es ist ratsam, sich als Schulleitung im Vorfeld einer VuM durch externe Kooperationspartner über die rechtlichen Voraussetzungen zu informieren und abzusichern. Bei der Durchführung durch externe Anbieter sollten diese über eine schulrechtliche Qualifikationsanforderung verfügen, z.B. ist eine Übungsleiter-C Lizenz für Sportangebote im Ganzttag notwendig (vgl. Richter, 2008).

2.4 Aufschlüsselung der Ganzttagsschulen nach Bundesländern und Bewertung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung

An Halbtagschulen finden in der Regel klassische Formen einer VuM statt. Dazu gehören z.B. Fahrradführerschein, Radfahrausbildung und Prüfung. Diese gängigen Angebote werden i.d.R. von externen Partnern durchgeführt. An Ganzttagsschulen sind diese klassischen Formen ebenso durchführbar. Allerdings bieten insbesondere die Nachmittagsangebote von Ganzttagsschulen im Gegensatz zu Halbtagschulen tendenziell zusätzliche Chancen für eine VuM von Kindern und Jugendlichen. In den Nachmittagsangeboten existieren keine curricularen Vorgaben, weshalb sie flexibler mit diversen Inhalten gefüllt werden können. Alternative und zusätzliche Maßnahmen können z.B. Fahrradwerkstatt oder Rollerparcour sein. Diese Angebote können von weiteren externen Partnern, aber auch vom Schulpersonal durchgeführt werden. Die Anzahl an flexibel gestaltbaren Nachmittagsangeboten an Ganzttagsschulen hängt jedoch sehr stark von der Organisationsform bzw. der Konzeption ab. In der Konsequenz eröffnen sich bei den Ganzttagsschulen – je nach Organisationsform – unterschiedliche Möglichkeiten zusätzliche Maßnahmen einer VuM zu implementieren.

Bei der *voll gebundenen Form des Ganztages* sind die Schüler dazu verpflichtet an Ganztagsangeboten teilzunehmen. Oft sind die Konzeptionen der Angebote in diesen Schulen von Bundesland zu Bundesland und auch von Schule zu Schule unterschiedlich. Förderschulen und Gesamtschulen werden überwiegend als voll gebundene Form des Ganzttagsschulbetriebes umgesetzt. Allerdings sind an diesen Schulen nur sehr wenige flexibel gestaltbare Nachmittagsangebote zu finden. I.d.R. können die Schüler an ein bis zwei Nachmittagen zwischen wenigen freiwilligen Angeboten auswählen. Vielmehr findet am Nachmittag meist regulärer Unterricht nach curricularen Vorgaben statt. Reformorientierte Schulen sind meist auch als voll gebundene Ganzttagsschulen konzipiert. An diesen Schulen werden aber z.T.

vermehrt auch Angebote durchgeführt, die mit alternativen Inhalten, wie u.a. eine VuM, gefüllt werden können.

An *teilweise gebundenen Ganztagschulen* ist die Teilnahme am Ganzttag meist nur für die Kinder und Jugendlichen der fünften bis siebten Klasse verpflichtend. Ab der achten Klasse findet kein Ganzttag statt. In den Nachmittagsangeboten findet jedoch meist, wie an voll gebundenen Ganztagschulen, regulärer Unterricht nach curricularen Vorgaben statt. Diese Form des Ganztagschulsystems findet sich in Deutschland überwiegend in Schulararten mit mehreren Bildungsgängen und Hauptschulen wieder.

In einem *offenen Ganztagschulsystem* existieren quantitativ gesehen mit Abstand die meisten Nachmittagsangebote. Daher bieten sie tendenziell das größte Potential für ergänzende Formen einer VuM. Allerdings ist zu erwähnen, dass an diesen Nachmittagsangeboten nur die Schüler teilnehmen können, die für den Ganztagschulbetrieb angemeldet sind. Zudem ist für sie der Besuch dieser Angebote freiwillig, sodass nicht alle Schüler im Ganztagsbetrieb erreicht werden. Offene Ganztagschulsysteme sind in der Bundesrepublik Deutschland vor allem in den Grundschulen vorzufinden.

Aufgrund der großen Unterschiede bei der Gestaltung von Ganztagschulen in den Bundesländern sind allgemeingültige Aussagen zum Potential einer VuM für die Bundesrepublik nicht möglich und nicht sinnvoll. Hilfreicher ist eine differenzierte Beschreibung der Potentiale nach den einzelnen Bundesländern. Hierfür wird zwischen *sehr hohem*, *hohem*, *mittlerem* und *niedrigem* Potential einer VuM an Ganztagschulen differenziert. In die nachfolgenden Analysen wurden nur Schulformen (z.B. Grundschule, Gymnasium) aufgenommen, die mindestens 50-mal pro Bundesland existieren. Für Stadtstaaten wurde keine Mindestbegrenzung definiert. Da die größten Chancen für eine zusätzliche und ergänzende Form einer VuM in offenen Ganztagschulen liegen, wird dieser Aspekt als Hauptindikator bei der Bewertung betrachtet. Für jede Schulform wird in den nachfolgenden Analysen der Anteil derer mit offener Ganztagskonzeption betrachtet. Wenn eine Schulform in einem Bundesland einen Anteil von mehr als 25% im offenen Ganztagsformat aufweist, wird das Potential für diese Schulform als *hoch* eingestuft (s. Tab. Tabelle 3). Die 25% beziehen sich dabei auf den Gesamtbestand dieser Schulform im Bundesland. Wenn beispielsweise in einem Bundesland 40% aller Grundschulen als eine offene Ganztagsgrundschule arbeiten, kann das Potential einer VuM speziell für die Grundschulen in diesem Bundesland als *hoch* eingestuft werden. Ab einem Anteil von mindestens 50%, wiederum gemessen am Gesamtbestand der jeweiligen Schulform im Bundesland, kann sogar von einem *sehr hohen* Potential ausgegangen werden.

Tabelle 3: Einstufung des Potentials einer VuM in Abhängigkeit vom Anteil des offenen Ganztags

Anteil	Potential
≥ 50%	sehr hoch
26 - 49%	hoch
1 – 25%	mittel
0%	niedrig

Bei einem Anteil von 1% bis 25% wird dem offenen Ganztags ein *mittleres* und bei 0% ein *niedriges* Potential zugesprochen. Wenn ein Potential als *niedrig* eingestuft wird, bedeutet dies lediglich, dass sich an diesen Ganztagschulen die VuM auf klassische Formen einer VuM beschränkt wie sie bisher auch an Halbtagsschulen durchgeführt werden. An allen Ganztagschulen können und sollten klassische Maßnahmen der VuM weiterhin bestehen. Ab einem mittleren Potential sind also die zusätzlichen Möglichkeiten einer VuM in Ganztagschulen gemeint.

Da die Teilnahme an den offenen Ganztagschulen für die Schüler freiwillig ist, werden bei den Ausführungen zu den Potentialen einer VuM ebenfalls die konkreten Anzahlen der Schüler der jeweiligen Schulformen aufgeführt. Diese Angaben geben Auskunft darüber, wie viele Schüler der jeweiligen Schulform zusätzlich für ergänzende Formen einer VuM erreicht werden können.

Die nachstehenden Abbildungen für die jeweiligen Bundesländer zeigen die Anteile von Ganztagschulen nach Organisationsformen sowie die Anteile von Halbtagsschulen. Der blaue Balken steht für die Ganztagschulen in voll gebundener Form, der orange Balken für die in teilweise gebundener Form und der graue Balken für die in offener Konzeption. Der gelbe Balken repräsentiert die Anteile der Halbtagsschulen.⁹ In der jeweils darauffolgenden Abbildung werden die Anteile der Schüler nach Schulform und offener und gebundener Form des Ganztages in Prozent dargestellt. Der graue Balken steht für den Anteil der Schüler, die eine offene Konzeption des Ganztagschulbetriebes besuchen und der grüne Balken steht für den Besuch der Schüler in der gebundenen und teilweise gebundenen Form einer Ganztagschule.¹⁰

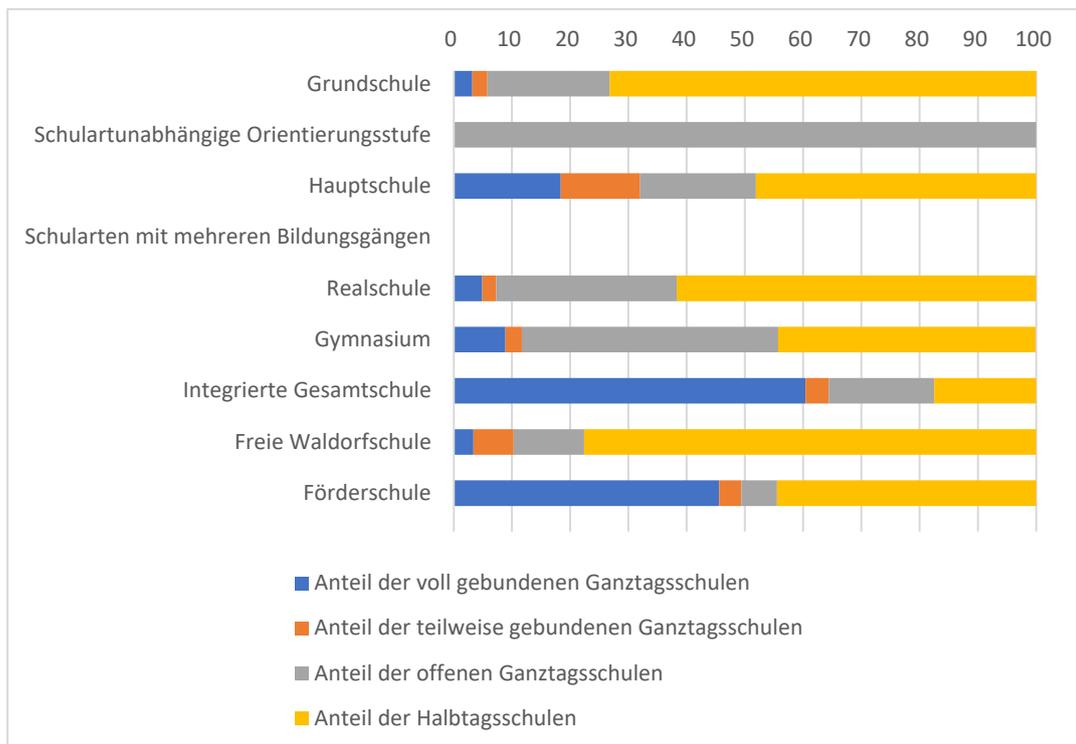
⁹ Die Lesart der Abbildung gilt auch für die Darstellung weiterer Abbildungen, die die Anteile von Ganztagschulen nach Organisationsformen sowie die Anteile von Halbtagsschulen in den einzelnen Bundesländern aufzeigen.

¹⁰ Diese Lesart der Abbildung gilt auch für die Darstellung weiterer Abbildungen, die die Anteile der Schüler nach Schulform und offener und gebundener Form des Ganztages in Prozent in den einzelnen Bundesländern aufzeigen.

2.4.1 Baden-Württemberg

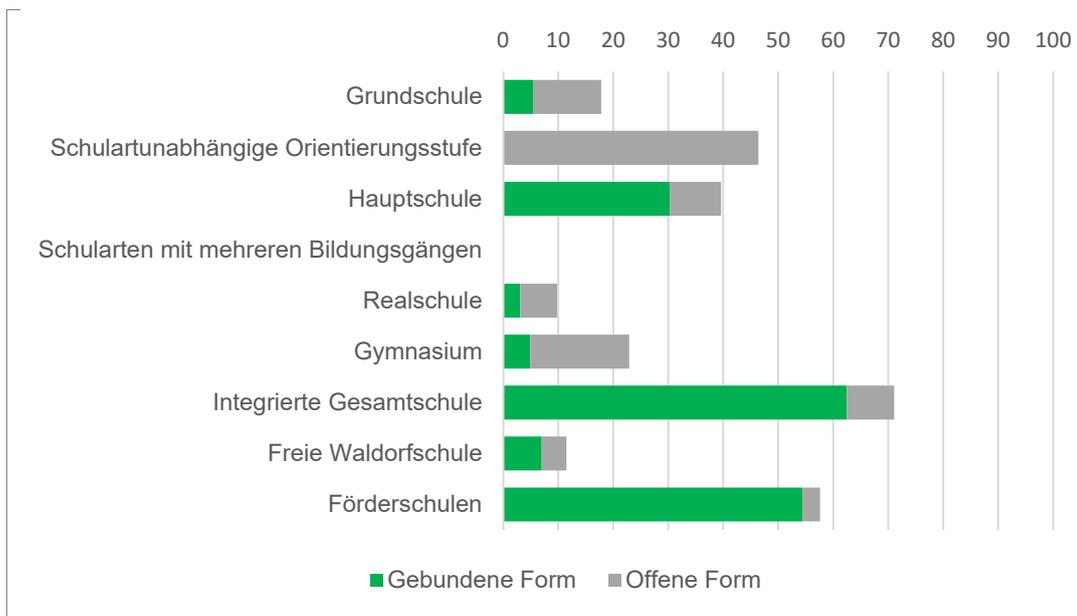
In Baden-Württemberg liegen den Schülerwerten an Freien Waldorfschulen sowie Schulen der besonderen Art und bei Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren teilweise Schätzwerte zugrunde. Zudem hat das Bundesland keine Schularten mit mehreren Bildungsgängen.

Verteilung nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	3,2	2,6	21	73,2
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	0	0	100	0
Hauptschule	18,4	13,6	19,9	48,1
Realschule	4,9	2,4	31	61,7
Gymnasium	8,9	2,8	44	44,2
Integrierte Gesamtschule	60,4	4	18,1	17,5
Freie Waldorfschule	3,4	6,9	12,1	77,6
Förderschulen	45,6	3,8	6,1	44,5

Abbildung 3: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Baden-Württemberg nach Schulformen (nach KMK, 2019 S. 4*, 5*, 6*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	5,4	12,4
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	0	46,4
Hauptschule	30,3	9,3
Realschule	3,1	6,7
Gymnasium	4,9	18
Integrierte Gesamtschule	62,5	8,6
Freie Waldorfschule	7	4,5
Förderschulen	54,4	3,2

Abbildung 4: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Baden-Württemberg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 38*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)¹¹

¹¹ Bei den Anteilen der Schülerwerten wird nicht mehr zwischen voll gebundener und teilweise gebundener Form unterschieden. Dies gilt auch für alle weiteren Organisationsformen.

Potenziale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 4: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Baden-Württemberg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41, 41*, 42*, 46*)

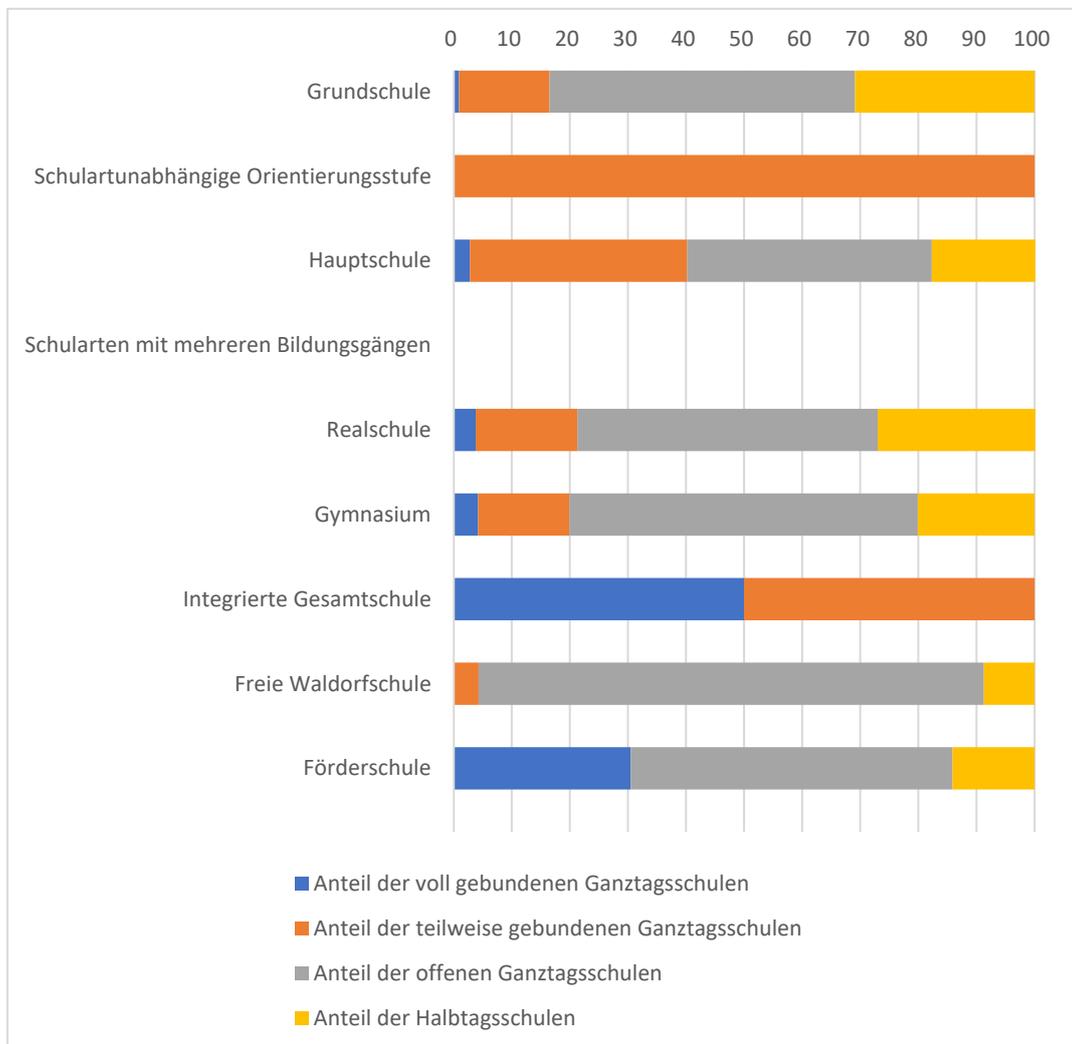
Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Realschule	31%	hoch	14.493
Gymnasium	44%	hoch	35.847
Grundschule	21%	mittel	40.869
Hauptschule	19,9%	mittel	6.346
Integrierte Gesamtschule	18,1%	mittel	10.176
Förderschule	6,1%	mittel	1.576

Die schulartunabhängige Orientierungsstufe sowie die Freien Waldorfschulen werden nicht nach ihrem Potential beurteilt, da die Anzahl dieser Schulformen in diesem Bundesland unter 50 liegen.

2.4.2 Bayern

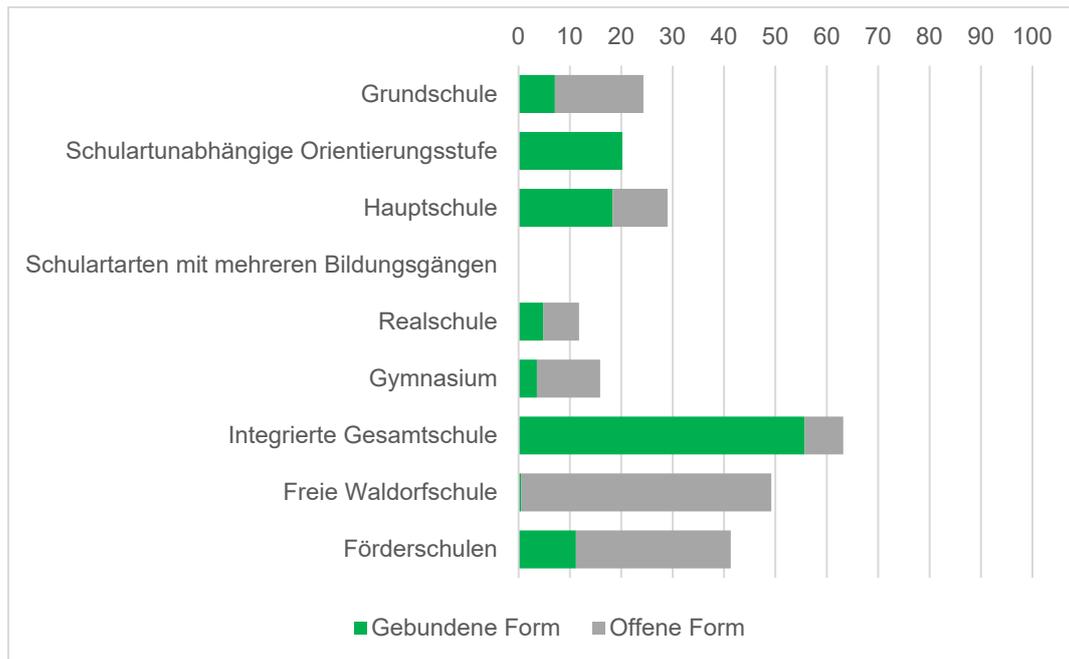
Zum Bundesland Bayern ist vorab zu sagen, dass zur Vermeidung von Doppelzählungen, Schulen, die sowohl ein Ganztagsangebot in gebundener als auch in offener Form anbieten, gemäß Definition ausschließlich bei den Ganztagschulen in gebundener Form mitgezählt wurden. Dies erschwert eine Einschätzung für die Chance ein Verkehrserziehungsprojekt durchzuführen, da nicht klar ist, wie viele gebundene Ganztagschulen auch ein offenes Ganztagschulsystem anbieten. Außerdem gibt es keine Schularten mit mehreren Bildungsgängen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	0,9	15,6	52,6	30,9
Schulunabhängige Orientierungsstufe	0	100	0	0
Hauptschule	2,8	37,4	42,1	17,8
Realschule	3,8	17,5	0	27,1
Gymnasium	4,2	15,7	60	20,1
Integrierte Gesamtschule	50	50	0	0
Freie Waldorfschule	0	4,3	87	8,7
Förderschulen	30,5	0	55,4	14,1

Abbildung 5: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Bayern nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 6*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	7,1	17,2
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	20,2	0
Hauptschule	18,3	10,7
Realschule	4,8	7
Gymnasium	3,6	12,3
Integrierte Gesamtschule	55,7	7,5
Freie Waldorfschule	0,5	48,7
Förderschulen	11,2	30,1

Abbildung 6: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Bayern (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 38*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 5: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Bayern (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	52,6%	sehr hoch	74.863
Realschule	51,7%	sehr hoch	16.606
Gymnasium	60%	sehr hoch	24.708
Förderschule	55,4%	sehr hoch	16.637
Freie Waldorfschule	87%	sehr hoch	3.429

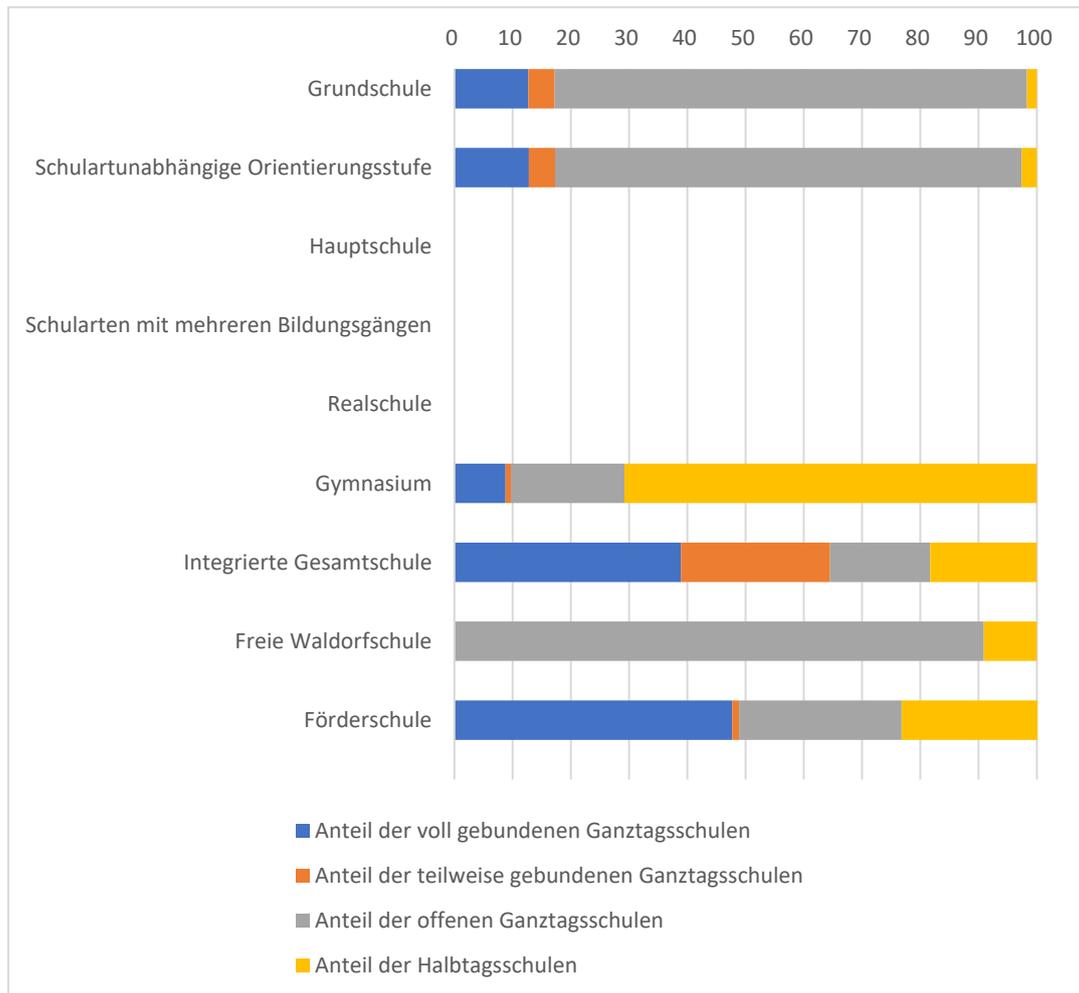
Hauptschule	42,1%	hoch	21.307
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	0%	gering	
Integrierte Gesamtschule	0%	gering	

An dieser Stelle soll nochmal betont werden, dass Ganztagschulen, die sowohl eine offene Form als auch eine voll gebundene Form des Ganztagschulbetriebes anbieten, von der KMK zu den voll gebundenen Ganztagschulsystemen gezählt wurden. Daraus folgt, dass das bereits festgestellte hohe Potential in Bayern sogar noch größer sein könnte.

2.4.3 Berlin

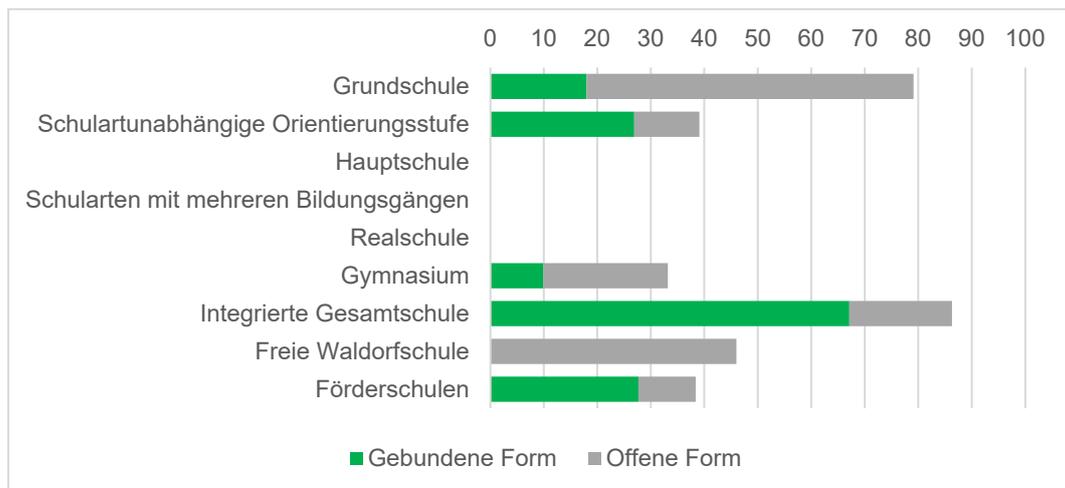
Für Berlin ist festzuhalten, dass es keine Hauptschulen, Realschulen und Schularten mit mehreren Bildungsgängen gibt. Schlussfolgernd gibt es auch keine Ganztagschulen in diesen Schulformen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	12,7	4,5	81,1	0
Schulunabhängige Orientierungsstufe	12,8	4,5	80,1	2,6
Gymnasium	8,8	0,9	19,5	70,8
Integrierte Gesamtschule	38,9	25,6	17,2	18,3
Freie Waldorfschule	0	0	90,9	9,1
Förderschulen	47,7	1,2	27,9	23,3

Abbildung 7: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Berlin nach Schulformen (nach KMK, 2019, 4*, 5*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	18	61,1
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	26,9	12,2
Gymnasium	9,9	23,3
Integrierte Gesamtschule	67,1	19,2
Freie Waldorfschule	0	46
Förderschulen	27,7	10,7

Abbildung 8: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Berlin (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

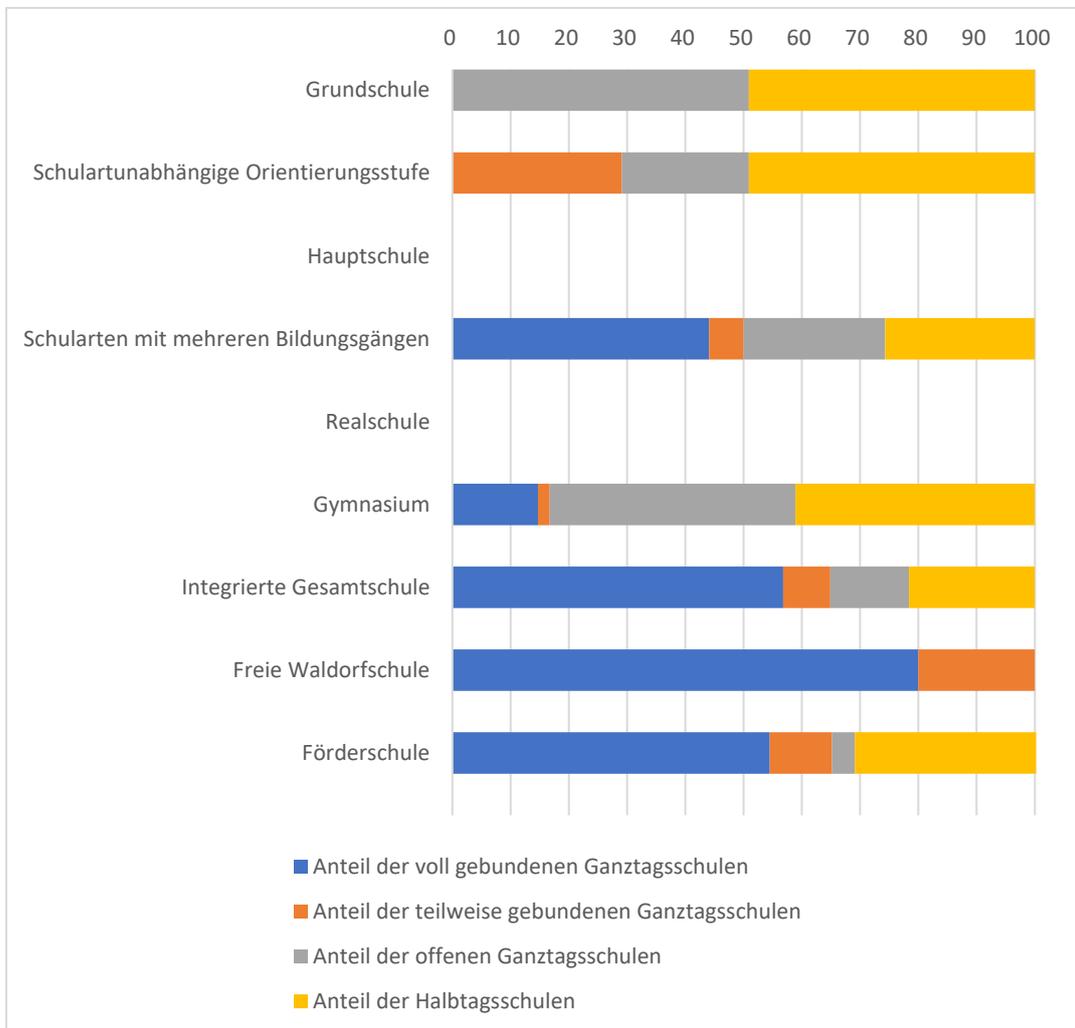
Tabelle 6: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Berlin (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	81,1%	sehr hoch	72.274
Freie Waldorfschule	90,9%	sehr hoch	1.700
Förderschule	27,9%	hoch	874
Gymnasium	19,5%	mittel	9.789
Integrierte Gesamtschule	17,2%	mittel	14.944
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	0%	gering	

2.4.4 Brandenburg

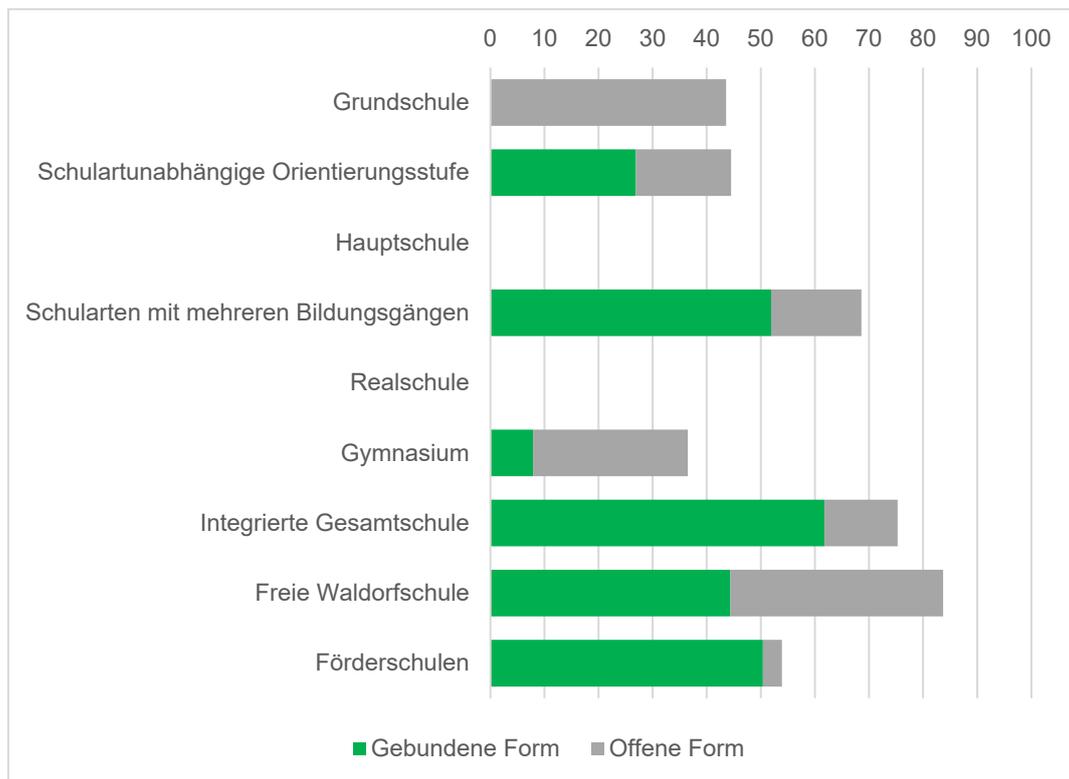
Zum Bundesland Brandenburg ist vorab festzuhalten, dass Mehrfachnennungen der Einrichtungen durch KMK-Zuordnung von Schulformen möglich sind. So werden z. B. Grundschulen, die in Brandenburg die Jahrgangsstufen 1 bis 6 umfassen, in KMK-Abfragen jeweils der Grundschule (Jahrgangsstufen 1 bis 4) und der Orientierungsstufe zugeordnet. Ähnlich gestaltet es sich bei auslaufenden Schulformen an Oberschulen. Auch gibt es eine Besonderheit bei privaten Schulen. So wurde der gebundene Ganztagsbetrieb in der Sekundarstufe I an den Freien Waldorfschulen genehmigt, da die Jahrgänge 11 und 12 generell zur Sekundarstufe I der Freien Waldorfschulen gehören. Zudem gibt es in Brandenburg keine Haupt- und Realschulen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	0	0	50,9	49,1
Schulunabhängige Orientierungsstufe	0	29,1	21,8	49,1
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	44,1	5,9	24,3	25,7
Gymnasium	14,7	2	42,2	41,1
Integrierte Gesamtschule	56,8	8,1	13,5	21,6
Freie Waldorfschule	80	20	87	8,7
Förderschulen	54,5	10,7	3,9	31,1

Abbildung 9: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Brandenburg nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	0	43,6
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	26,9	17,6
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	51,9	16,7
Gymnasium	7,9	28,6
Integrierte Gesamtschule	61,8	13,5
Freie Waldorfschule	44,4	39,3
Förderschulen	50,4	3,5

Abbildung 10: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Brandenburg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

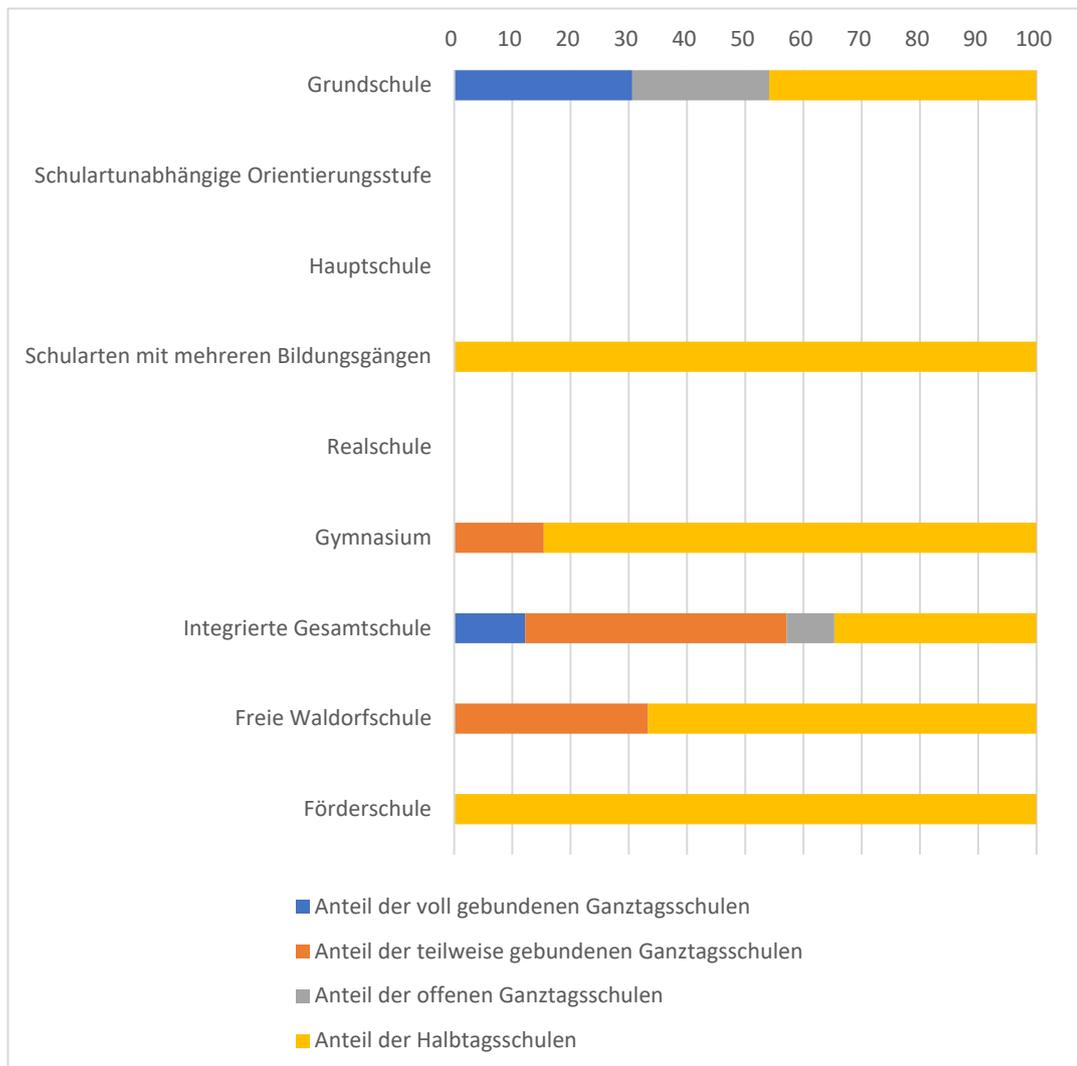
Tabelle 7: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Brandenburg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	50,9%	sehr hoch	38.035
Gymnasium	42,2%	hoch	8.070
Förderschule	3,9%	mittel	308
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	21,8%	mittel	6.717
Integrierte Gesamtschule	13,5%	mittel	1.705
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	24,3%	mittel	5.523
Freie Waldorfschule	0%	gering	

2.4.5 Bremen

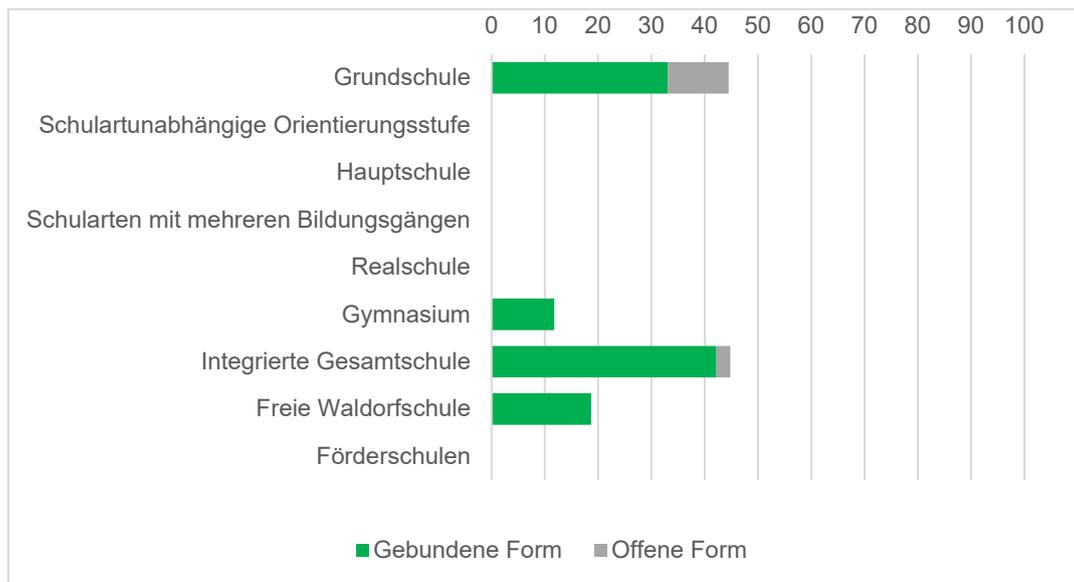
Im Bundesland Bremen gibt es keine schulartunabhängige Orientierungsstufe und keine Haupt- und Realschulen. Es existieren Schularten mit mehreren Bildungsgängen, die aber alle als Halbtagschulen organisiert sind. Das gleiche gilt für Förderschulen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	30,6	0	23,5	45,9
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	0	0	0	100
Gymnasium	0	15,4	0	84,6
Integrierte Gesamtschule	12,2	44,9	8,2	34,7
Freie Waldorfschule	0	33,3	0	66,7
Förderschulen	0	0	0	100

Abbildung 11: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Bremen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*,9*, 10*, 12*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	33,1	11,4
Gymnasium	11,8	0
Integrierte Gesamtschule	42,2	2,6
Freie Waldorfschule	18,7	0

Abbildung 12: Anteil der Schüler nach Schulform und offener und gebundener Form des Ganztages in Bremen (nach KMK, 2019, S. 36*, 41*, 42*, 44*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

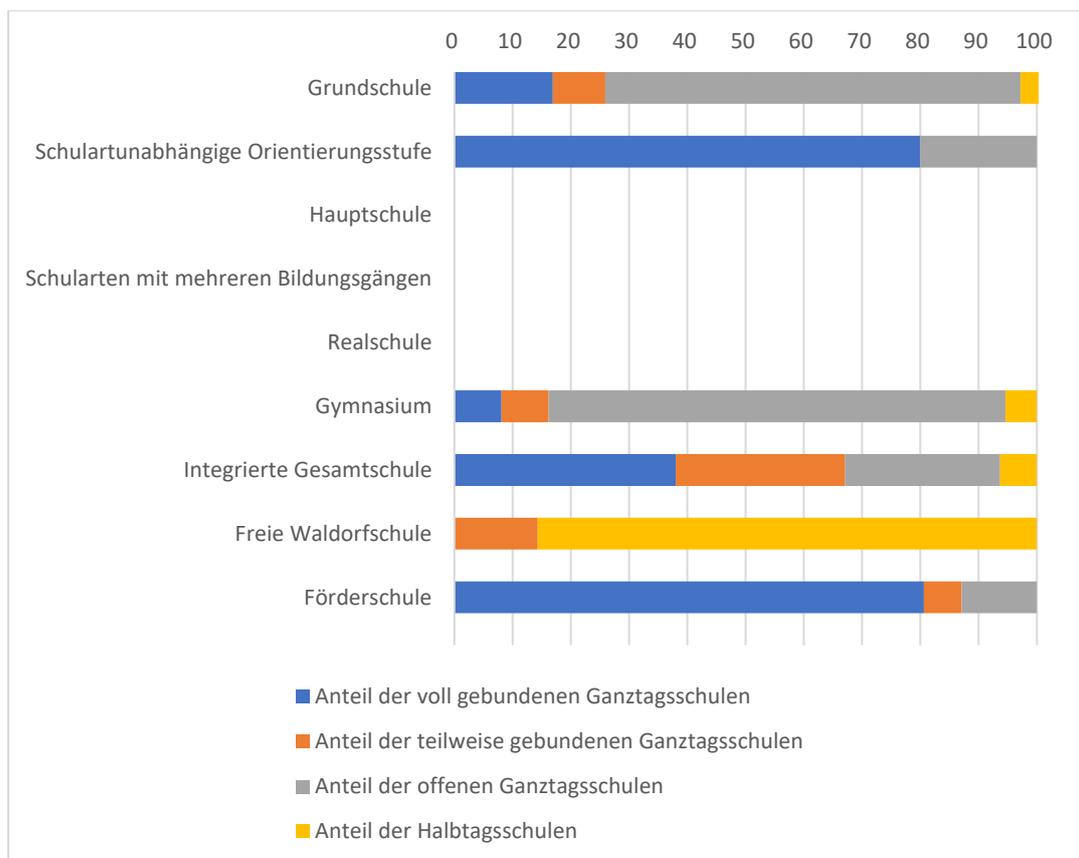
Tabelle 8: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Bremen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	23,5%	mittel	2,603
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	21,8%	mittel	6.717
Integrierte Gesamtschule	8,2%	mittel	660
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	0%	gering	
Gymnasium	0%	gering	
Förderschule	0%	gering	
Freie Waldorfschule	0%	gering	

2.4.6 Hamburg

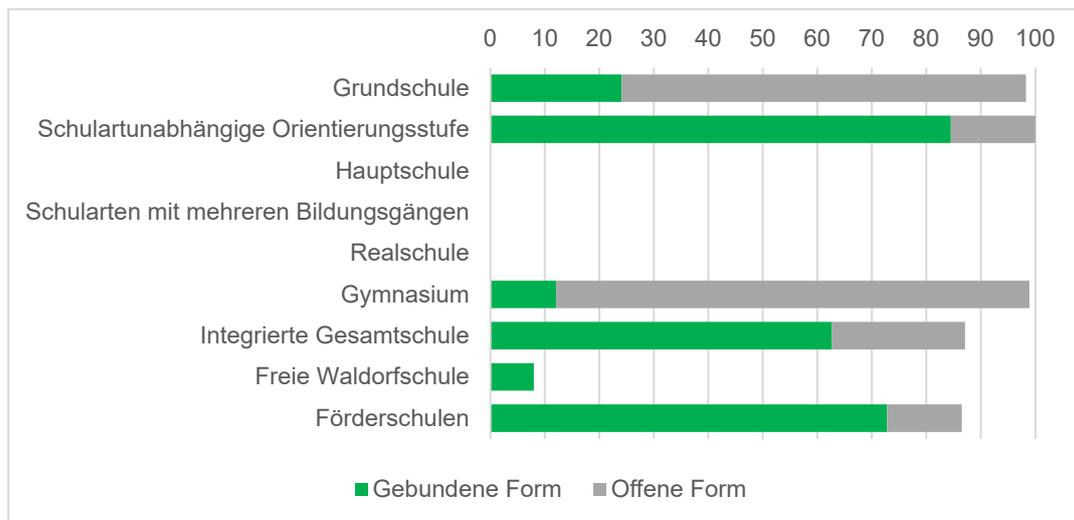
Für das Bundesland Hamburg kann vorab festgehalten werden, dass es keine Hauptschulen, Realschulen und keine Schularten mit mehreren Bildungsgängen gibt.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	16,9	9	71,3	3,1
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	80	0	20	0
Gymnasium	8,1	8,1	78,4	5,4
Integrierte Gesamtschule	38	29,1	26,6	6,3
Freie Waldorfschule	0	14,3	0	85,7
Förderschulen	80,6	6,5	12,9	0

Abbildung 13: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Hamburg nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	24,1	74,2
Schulartenunabhängige Orientierungsstufe	84,5	15,5
Gymnasium	12,1	86,8
Integrierte Gesamtschule	62,7	24,4
Freie Waldorfschule	8	0
Förderschulen	72,8	13,7

Abbildung 14: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Hamburg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 9: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Hamburg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	71,3%	sehr hoch	43.379
Gymnasium	78,4%	sehr hoch	21.649
Förderschule	12,9%	mittel	616
Schulartunabhängige Orientierungsstufe	20%	mittel	64
Integrierte Gesamtschule	26,6%	mittel	12.431
Freie Waldorfschule	0%	gering	

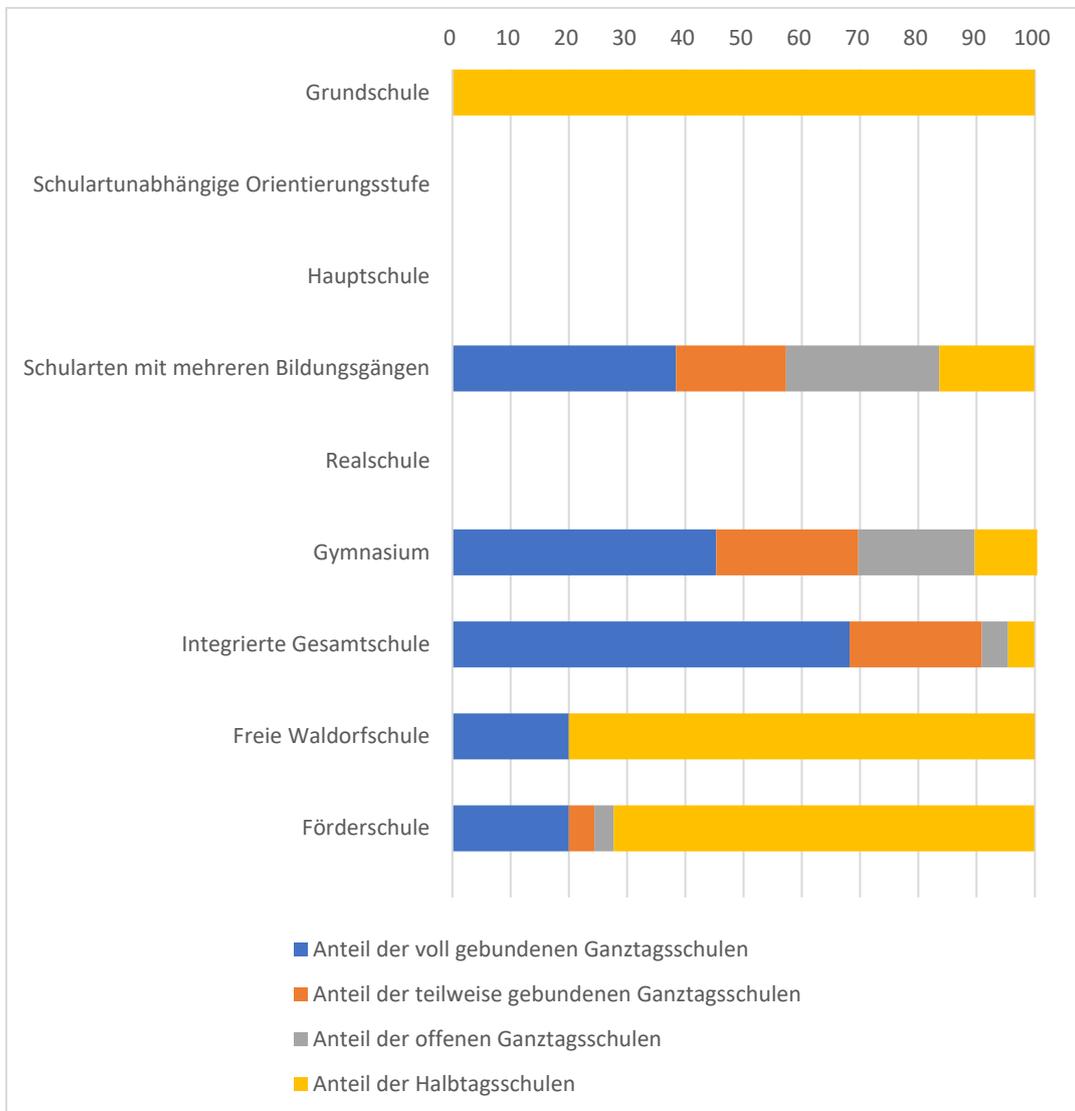
2.4.7 Hessen

Für das Bundesland Hessen liegen keine Angaben über private Ganztagsangebote vor, daher wurde in diesem Fall die Berechnung des Anteils an allen Schulen als nicht sinnvoll erachtet. Zudem sind keine Daten von Waldorfschulen vorhanden. Vermutlich liegen diese Daten nicht vor, weil sie alle als private Ganztagsangebote eingestuft worden sind.

2.4.8 Mecklenburg-Vorpommern

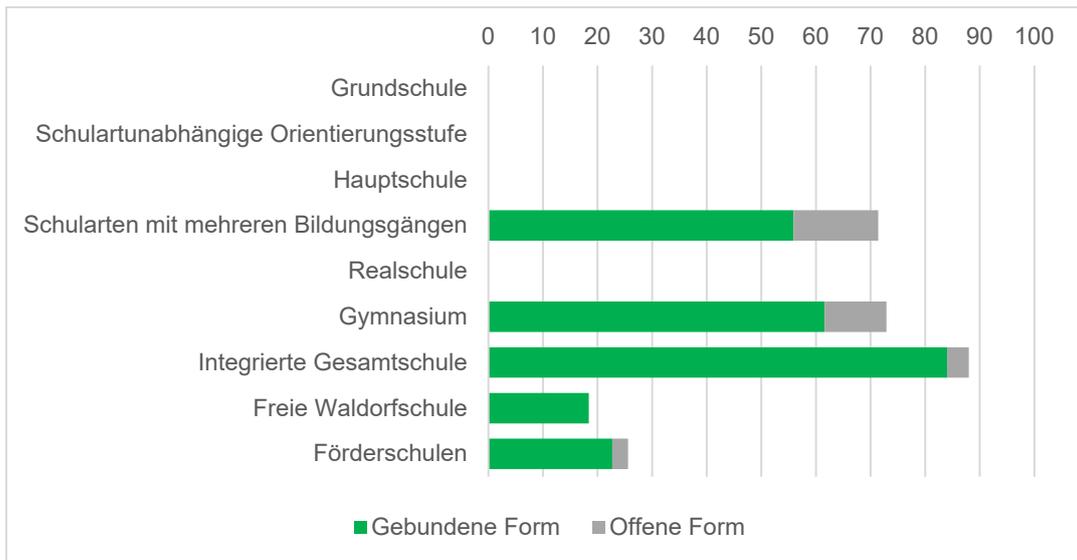
Die Daten für die privaten Schulen des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern wurden vom Schuljahr 2013/2014 übernommen. In diesem Bundesland sind alle Grundschulen als Halbtagschulen organisiert. Mecklenburg-Vorpommern besitzt keine eigenständigen Haupt- und Realschulen sowie keine schulartunabhängige Orientierungsstufe besitzt.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	0	0	0	100
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	38,4	18,9	26,3	16,3
Gymnasium	45,3	24,4	20	10,7
Integrierte Gesamtschule	68,2	22,7	4,5	4,5
Freie Waldorfschule	20	0	0	80
Förderschulen	20	4,4	3,3	72,2

Abbildung 15: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Mecklenburg-Vorpommern nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	55,9	15,5
Gymnasium	61,6	11,3
Integrierte Gesamtschule	84	4
Freie Waldorfschule	18,4	0
Förderschulen	22,7	2,9

Abbildung 16: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Mecklenburg-Vorpommern (nach KMK, 2019, S. 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 10: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Mecklenburg-Vorpommern (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	26,3%	hoch	6.705
Gymnasium	20%	mittel	2.015
Integrierte Gesamtschule	4,5%	mittel	260
Förderschule	3,3%	mittel	233
Freie Waldorfschule	0%	gering	
Grundschule	0%	gering	

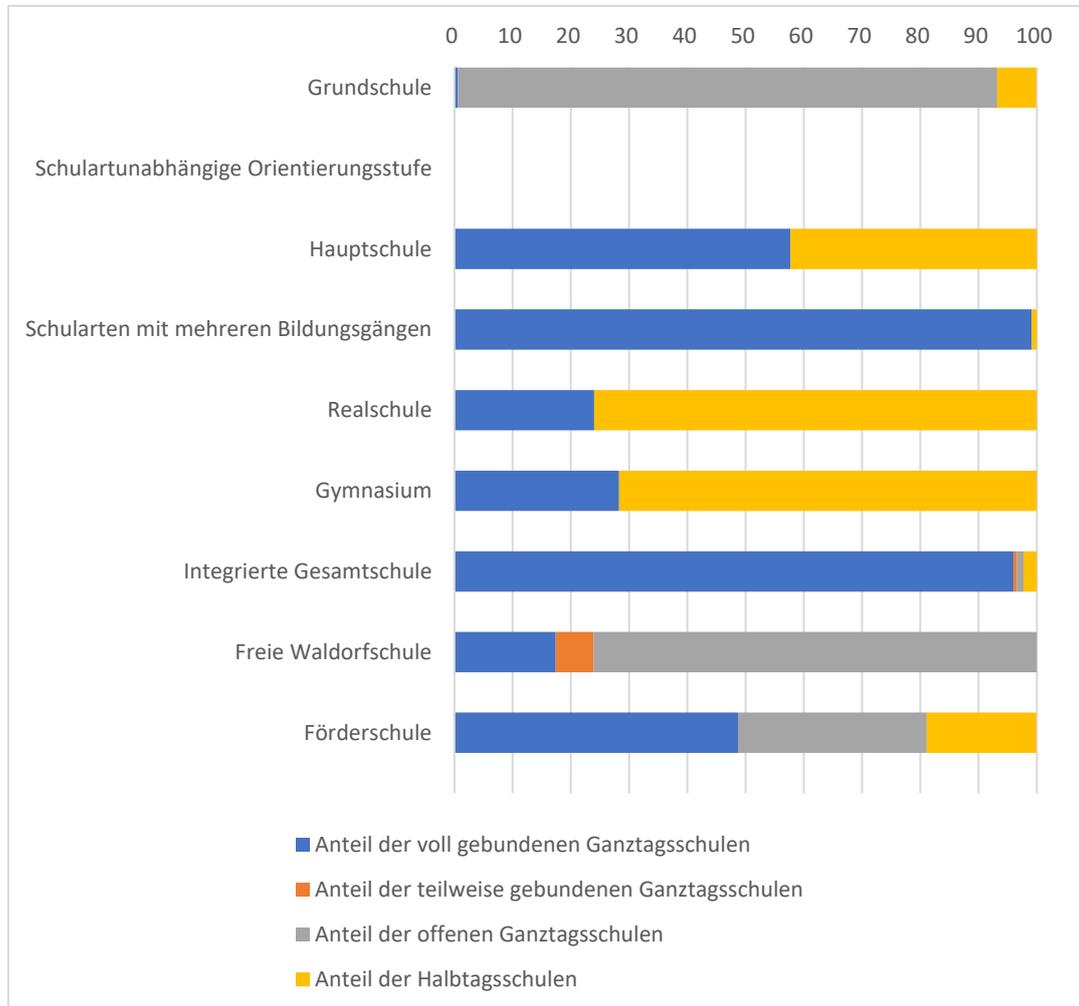
2.4.9 Niedersachsen

Für das Bundesland Niedersachsen liegen keine Angaben über Ganztagsangebote vor, daher wurde in diesem Fall die Berechnung des Anteils an allen Schulen als nicht sinnvoll erachtet.

2.4.10 Nordrhein-Westfalen

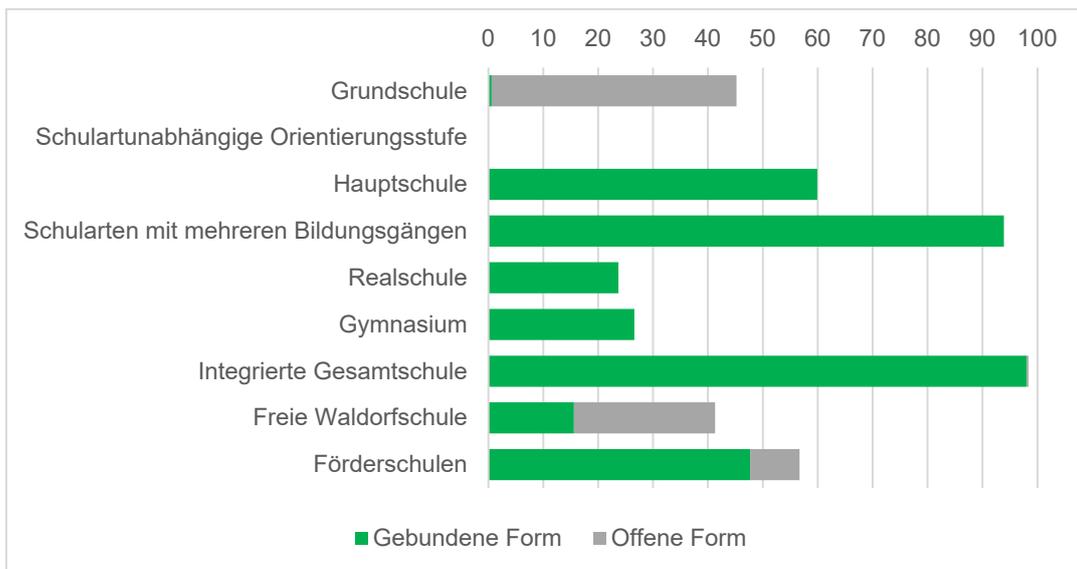
In Nordrhein-Westfalen existiert keine schulartunabhängige Orientierungsstufe.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	0,6	0	92,6	6,7
Hauptschule	57,7	0	0	42,3
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	99,1	0	0	0,9
Realschule	24	0	0	76
Gymnasium	28,3	0	0	71,7
Integrierte Gesamtschule	96	0,6	1,1	2,3
Freie Waldorfschule	17,4	6,5	76,1	0
Förderschulen	48,7	0	32,4	18,8

Abbildung 17: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Nordrhein-Westfalen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 6*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	0,6	44,6
Hauptschule	59,9	0
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	93,9	0
Realschule	23,7	0
Gymnasium	26,6	0
Integrierte Gesamtschule	98,1	0
Freie Waldorfschule	15,6	25,7
Förderschulen	47,7	9

Abbildung 18: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Nordrhein-Westfalen (nach KMK, 2019, S. 36*, 38*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 11: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Nordrhein-Westfalen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

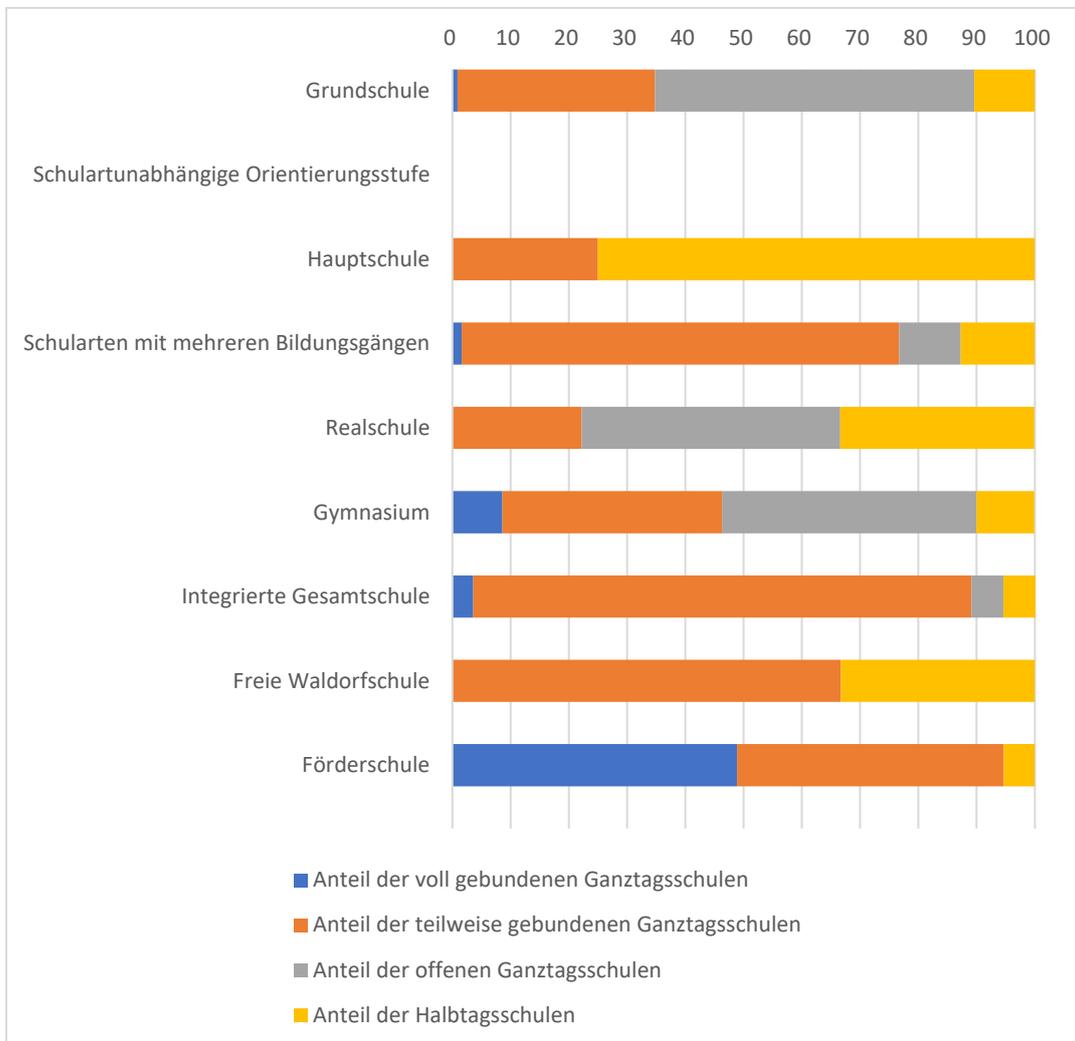
Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	92,6%	sehr hoch	284.664
Freie Waldorfschule	76,1%	sehr hoch	3.411
Förderschule	32,4%	hoch	6.918
Integrierte Gesamtschule	1,1%	mittel	753
Hauptschule	0%	niedrig	

Schularten mit mehreren Bildungsgängen	0%	niedrig	
Gymnasium	0%	niedrig	
Realschule	0%	niedrig	

2.4.11 Rheinland-Pfalz

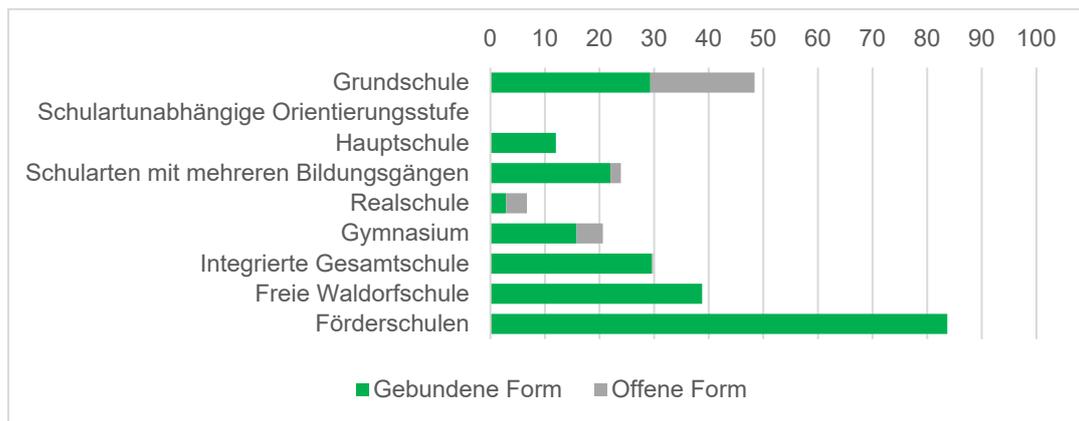
Es gibt im Bundesland Rheinland-Pfalz keine schulartunabhängige Orientierungsstufe. Realschulen werden nicht angeführt, da lediglich sechs Schulen in diesem Bundesland dieser Schulform zugeordnet werden können.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	0,9	33,9	54,8	10,4
Hauptschule	0	25	0	75
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	1,6	75,1	10,6	12,7
Realschule	0	22,2	44,4	33,3
Gymnasium	8,6	37,7	43,7	9,9
Integrierte Gesamtschule	3,6	85,5	5,5	5,5
Freie Waldorfschule	0	66,7	0	33,3
Förderschulen	48,9	45,8	0	5,3

Abbildung 19: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Rheinland-Pfalz nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 6*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	29,3	19,1
Hauptschule	12	0
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	22	1,9
Realschule	2,9	3,8
Gymnasium	15,8	4,8
Integrierte Gesamtschule	29,6	0
Freie Waldorfschule	38,8	0
Förderschulen	83,7	0

Abbildung 20: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Rheinland-Pfalz (nach KMK, 2019, S. 36*, 38*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

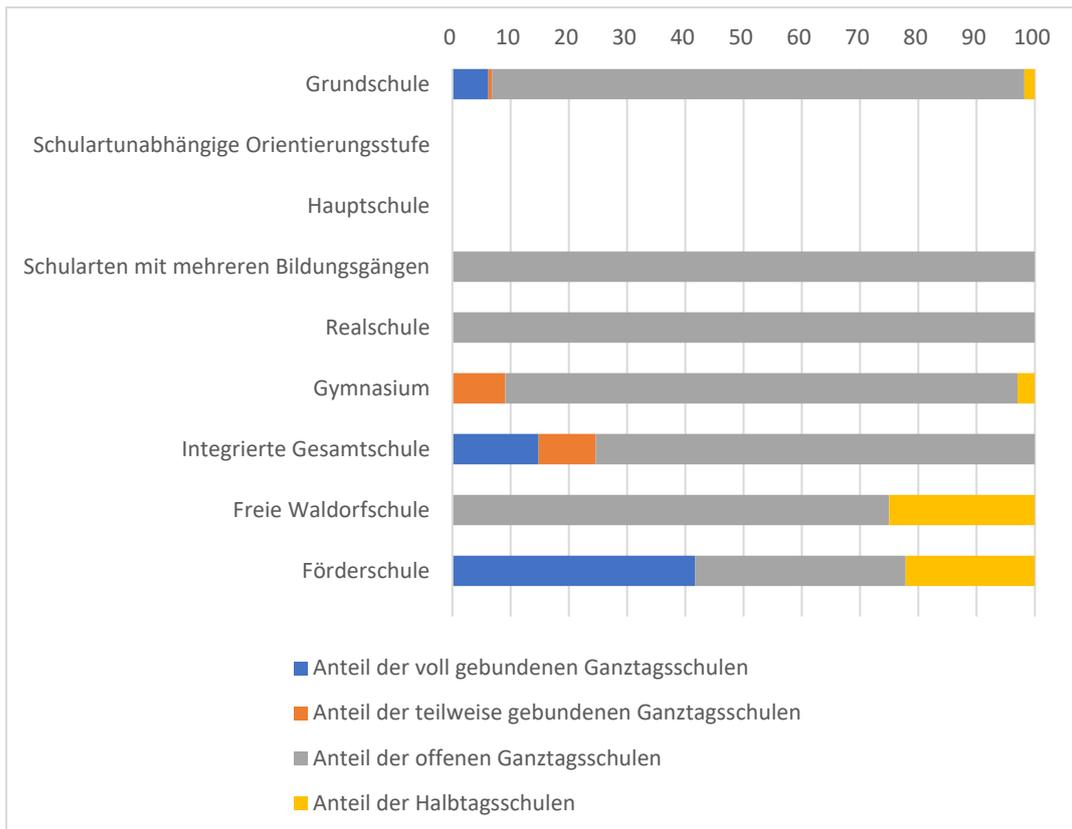
Tabelle 12: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Rheinland-Pfalz (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	54,8%	sehr hoch	26.429
Gymnasium	43,7%	hoch	4.044
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	10,6%	mittel	1.512
Integrierte Gesamtschule	5,5%	mittel	59
Freie Waldorfschule	0%	gering	
Förderschule	0%	gering	
Hauptschule	0%	gering	

2.4.12 Saarland

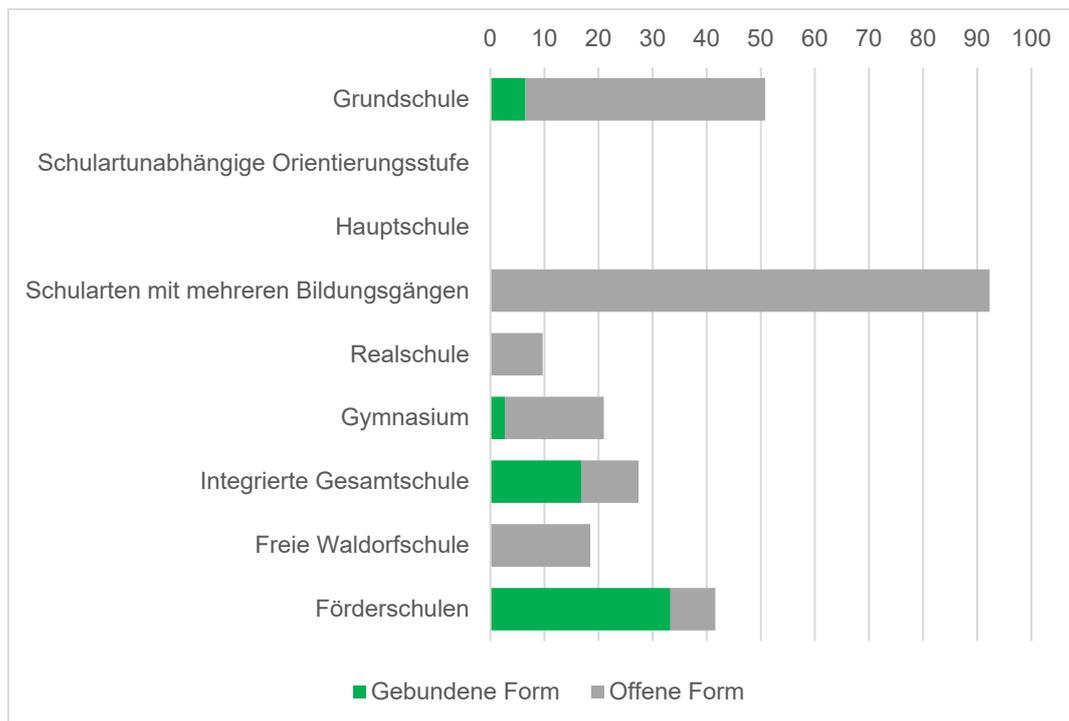
Im Saarland gibt es keine schulartunabhängige Orientierungsstufe und keine Hauptschulen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	6,2	0,6	91,4	1,9
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	0	0	100	0
Realschule	0	0	100	0
Gymnasium	0	9,1	87,9	3
Integrierte Gesamtschule	14,8	9,8	75,4	0
Freie Waldorfschule	0	0	75	25
Förderschulen	41,7	36,1	22,2	5,3

Abbildung 21: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen im Saarland nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*).



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	6,5	44,3
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	0	92,3
Realschule	0	9,7
Gymnasium	2,7	18,3
Integrierte Gesamtschule	16,8	10,6
Freie Waldorfschule	0	18,5
Förderschulen	33,3	8,3

Abbildung 22: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform im Saarland (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 13: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Saarland (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

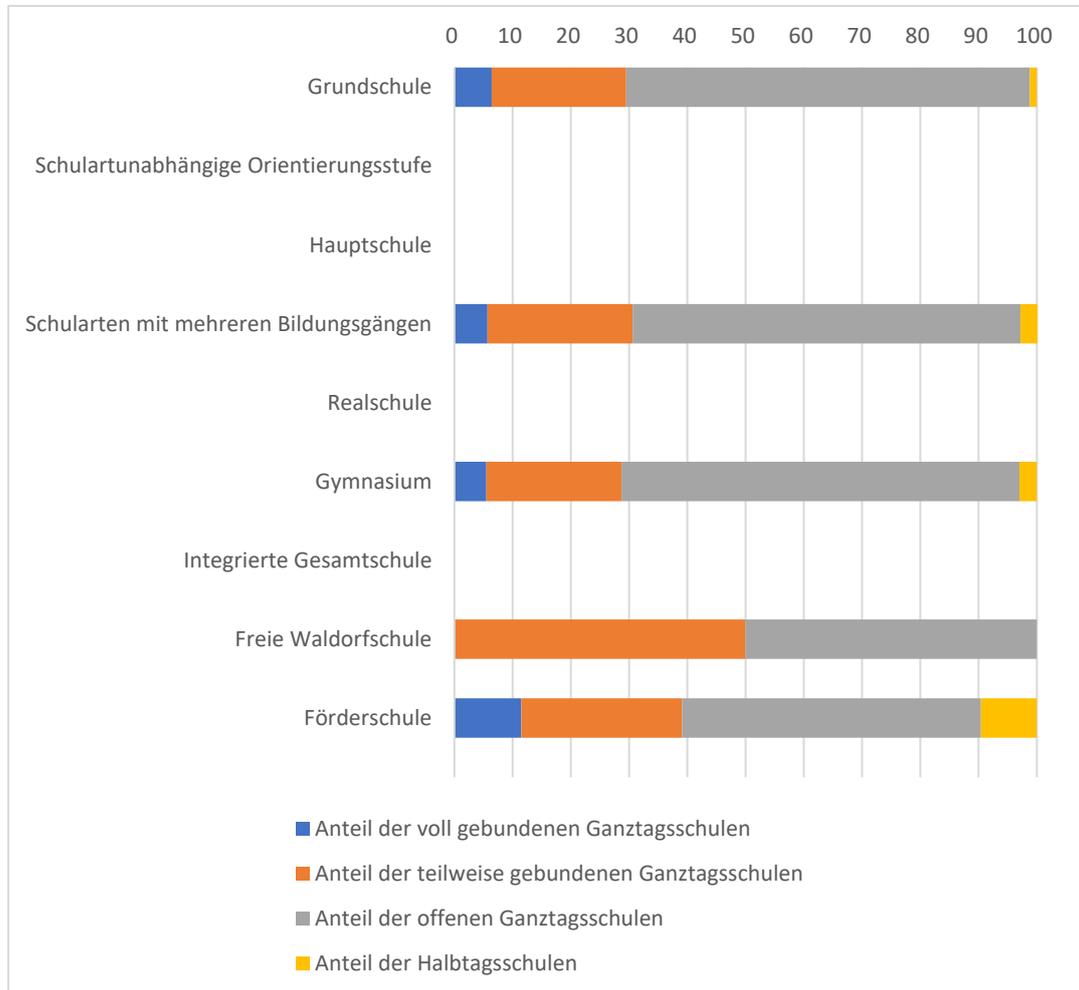
Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	91,4%	sehr hoch	13.968
Realschule	100%	sehr hoch	102
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	100%	sehr hoch	48
Gymnasium	87,9%	sehr hoch	2.875

Integrierte Gesamtschule	75,4%	sehr hoch	2.875
Freie Waldorfschule	75%	sehr hoch	182
Förderschule	36,1%	hoch	274

2.4.13 Sachsen

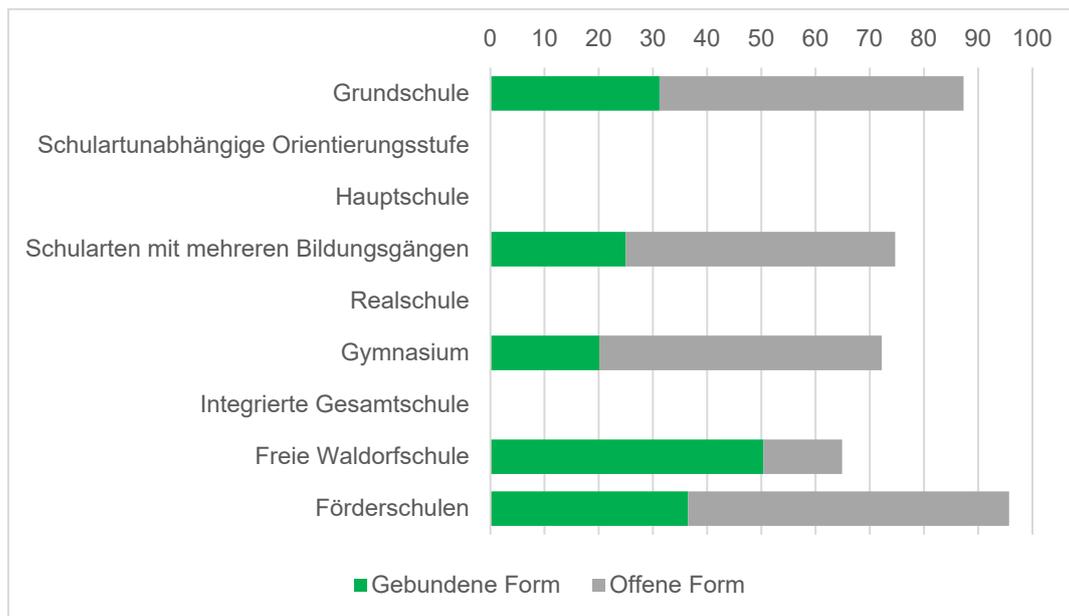
In Sachsen gibt es keine schulartunabhängige Orientierungsstufe, keine Haupt- und Realschulen und keine Integrierten Gesamtschulen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	6,4	23,1	69,3	1,2
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	5,7	24,9	66,6	2,9
Gymnasium	5,5	23,2	68,3	3
Freie Waldorfschule	0	50	50	0
Förderschulen	11,5	27,6	51,3	9,6

Abbildung 23: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Sachsen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*,7*,9*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	31,2	68,8
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	25	75
Gymnasium	20,1	79,9
Freie Waldorfschule	50,4	49,6
Förderschulen	36,5	63,5

Abbildung 24: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Sachsen (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 14: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Sachsen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	69,3%	sehr hoch	78.635
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	66,6%	sehr hoch	53.932
Gymnasium	68,3%	sehr hoch	33.206
Freie Waldorfschule	50%	sehr hoch	254
Förderschule	51,3%	sehr hoch	11.197

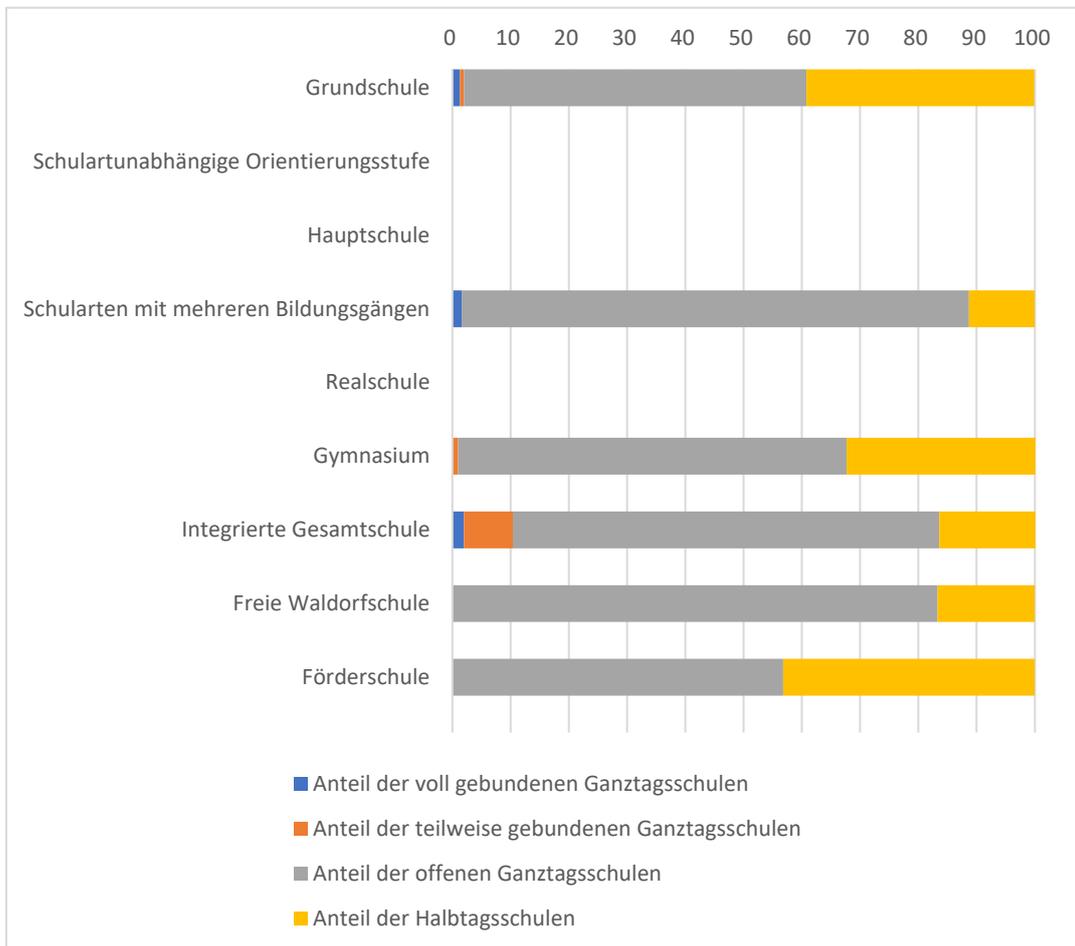
2.4.14 Sachsen-Anhalt

In diesem Bundesland liegen keine Angaben über Ganztagsangebote vor, daher wurde in diesem Fall die Berechnung des Anteils an allen Schulen als nicht sinnvoll erachtet.

2.4.15 Schleswig-Holstein

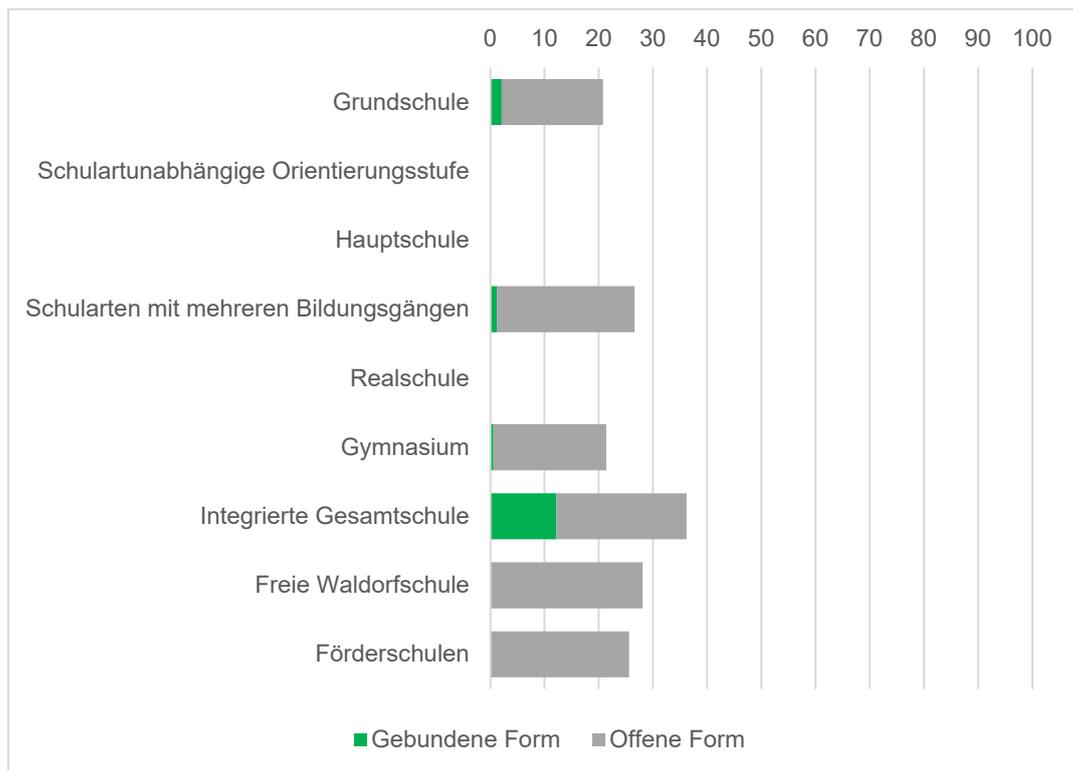
In Schleswig-Holstein existieren keine schulartunabhängige Orientierungsstufe und keine Haupt- und Realschulen. Zudem sind in den Daten für die Integrierte Gesamtschule die Gemeinschaftsschulen enthalten.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	1,3	0,7	58,8	39,1
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	1,6	0	87,1	11,3
Gymnasium	0	1	66,7	32,3
Integrierte Gesamtschule	2	8,4	73,2	16,5
Freie Waldorfschule	0	0	83,3	16,7
Förderschulen	0	0	56,8	43,2

Abbildung 25: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Schleswig-Holstein nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	2,1	18,7
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	1,2	25,4
Gymnasium	0,6	20,8
Integrierte Gesamtschule	12,2	24
Freie Waldorfschule	0	28,1
Förderschulen	0	25,6

Abbildung 26: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Schleswig-Holstein (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

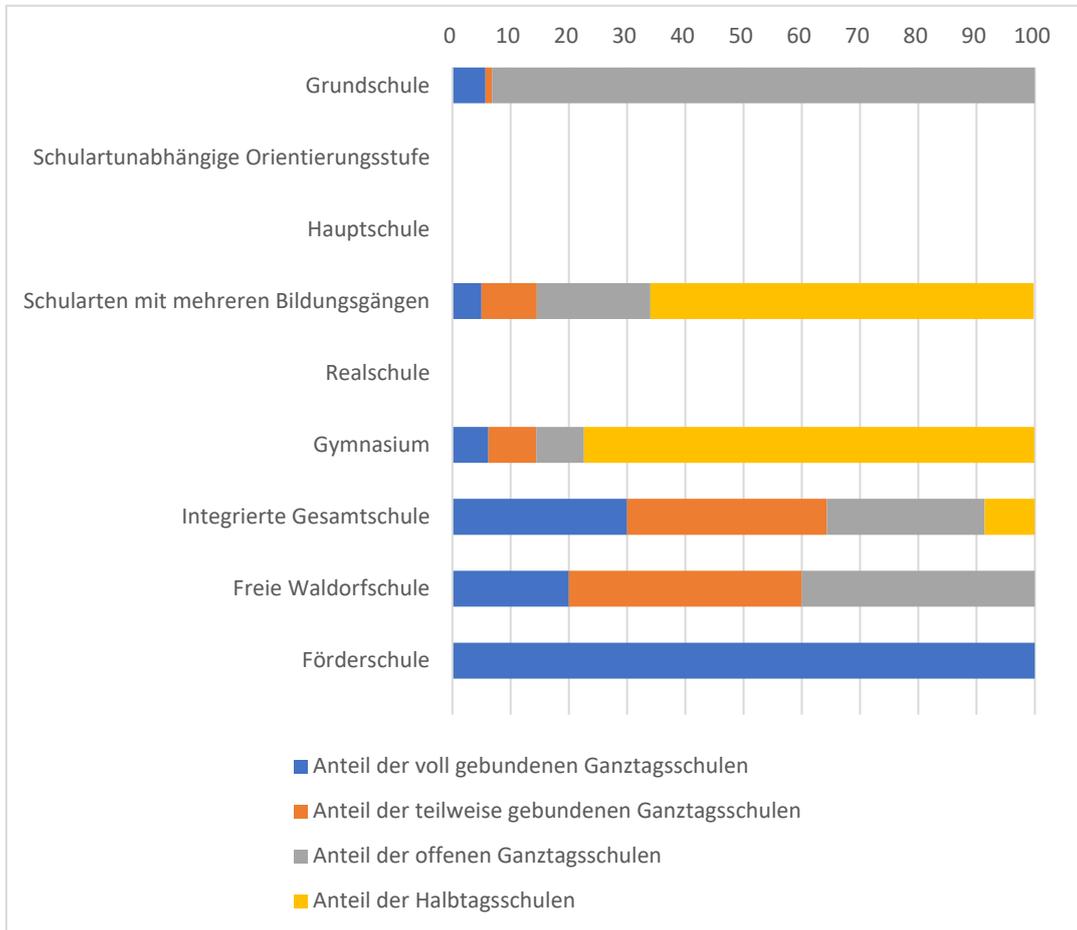
Tabelle 15: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Schleswig-Holstein (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	58,8%	sehr hoch	19.527
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	87,11%	sehr hoch	1.358
Gymnasium	66,7%	sehr hoch	10.316
Integrierte Gesamtschule	73,2%	sehr hoch	21.361
Freie Waldorfschule	83,3%	sehr hoch	1.080
Förderschule	56,8%	sehr hoch	1.374

2.4.16 Thüringen

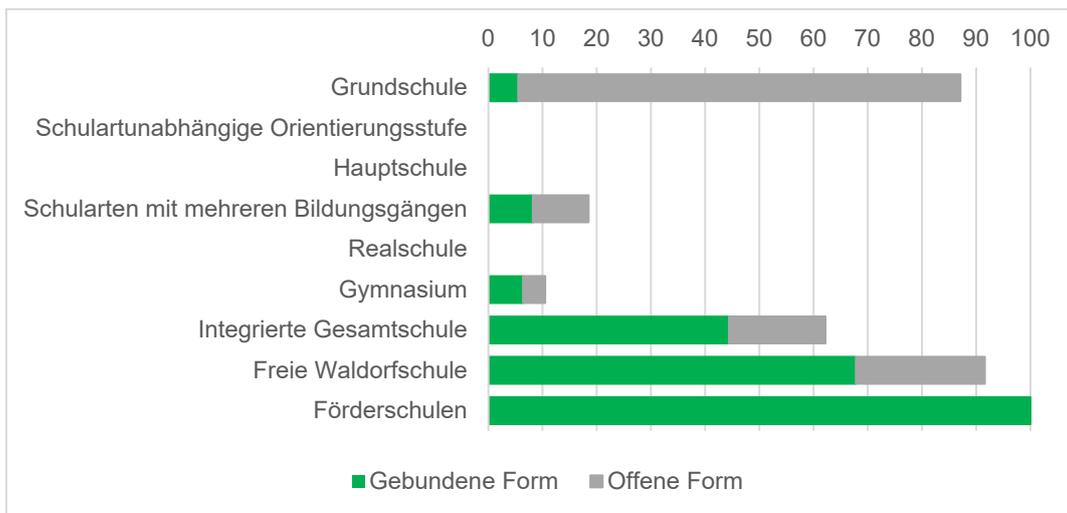
Für das Bundesland existieren keine schulartunabhängige Orientierungsstufe sowie keine Haupt- und Realschulen.

Verteilung der Ganztagschulen nach Schularten und Organisationsformen



Schulart	Voll gebundene Form in %	Teilweise gebundene Form in %	Offene Form in %	Halbtagschule in %
Grundschule	5,7	1,1	93,2	0
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	5	9,5	19,5	65,8
Gymnasium	6,2	8,2	8,2	77,3
Integrierte Gesamtschule	30	34,3	27,1	8,6
Freie Waldorfschule	20	40	40	0
Förderschulen	100	0	0	0

Abbildung 27: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Thüringen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)



Schulart	Gebundene Form in %	Offene Form in %
Grundschule	5,5	81,6
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	8,2	10,3
Gymnasium	6,4	4,1
Integrierte Gesamtschule	44,4	17,8
Freie Waldorfschule	67,8	23,8
Förderschulen	100	0

Abbildung 28: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Thüringen (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)

Potentiale einer Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Tabelle 16: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Thüringen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)

Schulart	Anteil in offener Organisationsform des Ganztags	Potential einer VuM	Anzahl Schüler in offener Organisationsform des Ganztags
Grundschule	93,2%	sehr hoch	55.097
Integrierte Gesamtschule	27,1%	hoch	3.588
Freie Waldorfschule	40%	hoch	291
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	19,5%	mittel	4.668
Gymnasium	8,2%	mittel	1.302
Förderschule	0%	gering	

Nachdem diese grundsätzlichen Potentiale einer VuM in Ganztagschulen für die jeweiligen Bundesländer ermittelt worden sind, werden nun Anknüpfungspunkte einer VuM für den Unterricht am Vormittag sowie für die Nachmittagsangebote, auch unter Einbeziehung externer Partner, identifiziert und systematisiert.

3 Möglichkeiten der VuM an Ganztagschulen

Im folgenden Kapitel werden bestehende Möglichkeiten einer VuM dargestellt. Dabei wird der Schwerpunkt auf die Bereiche **Fahrrad, Fußgänger und Roller** gesetzt, da hier besonders viele Verkehrsunfälle auf Schulwegen erfolgen (vgl. Kap. 1). Die Bereiche **Fahrrad** (Kap. 3.1), **Zu Fuß** (Kap. 3.2) und **Roller** (Kap. 3.3) gliedern sich aufsteigend nach Klassenstufe und Alter der Schüler. Dieser Gliederung schließt sich das Kapitel **Diverses** (Kap. 3.4) an, in dem Projekte aufgeführt werden, die entweder nicht eindeutig einem vorherigen Kapitel zugeordnet werden können oder über diese hinausgehen.

Zur Identifizierung der Projekte zur VuM der Klassenstufen 1 bis 7 wurden neben dem Bestand der UDV und der Verkehrswacht, die Ausbildungskonzepte der Bundesländer Hamburg, Berlin und NRW berücksichtigt. Neben Stichproben weiterer Bundesländer ist ebenfalls das Angebot etablierter Kooperationspartner (z.B. Polizei, ADAC, etc.) mit Hilfe einer Internetrecherche untersucht worden. Schlagwörter, wie z.B. FAHRRAD, VERKEHRSERZIEHUNG, SCHULE, SICHERHEIT wurden dafür einzeln, miteinander oder mit bekannten Dachorganisationen (ADAC, Polizei) kombiniert und mit Hilfe von gängigen Suchmaschinen im Internet recherchiert.

Im Untersuchungszeitraum vom 01.01.2018 bis 04.04.2020 konnten dabei insgesamt 69 Projekte identifiziert werden. Mit 30 Projekten umfasst der Bereich **Diverses** die größte Anzahl. Der Bereich **Fahrrad** umfasst 25 Projekte. Die Bereiche zu **Fuß** und **Roller** umfassen mit zehn bzw. vier Projekten deutlich weniger. Einige der dargestellten Projekte werden teilweise auch unter anderem Namen durchgeführt. Manche Projekte sind an ein Bundesland oder eine Region gebunden, andere sind bundesweit umsetzbar.

Die dargestellten Maßnahmen zur VuM in Ganztagschulen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellen keine Empfehlungen der UDV dar. Vielmehr wird angestrebt, die in Kapitel 1 als ‚Fleckenteppich‘ identifizierte bundesweite Landschaft der VuM-Maßnahmen abzubilden und den Status Quo der VuM darzustellen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Beschreibungen der zentralen Inhalte und angenommenen Wirkmechanismen der

Projekte u.a. den entsprechenden Dokumenten und Websites entnommen wurden. Keine der Maßnahmen wurde bislang im Hinblick auf ihre Wirksamkeit wissenschaftlich evaluiert. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Nachfolgend werden für jeden der vier Bereiche Fahrrad, zu Fuß, Roller und Diverses tabellarisch die identifizierten Projekte überblicksartig zusammengestellt. Dabei wird differenziert, ob das Projekt *schulintern* oder nur mit *Hilfe externer Partner*, in der Primarstufe oder Sekundarstufe, auf dem *Schulgelände*, *kostenlos* oder *kostenpflichtig*, im *Ganztage* und/oder *unterrichtsbegleitend*, *kurzzeitig* oder *umfangreich* umgesetzt werden kann. Einige Projekte können auf verschiedene Art und Weise durchgeführt werden, weswegen z.B. eine schulinterne Durchführung genauso möglich ist, wie die Durchführung mittels externer Partner. Ausführlichere Informationen zu jedem Projekt finden sich im Anhang.

3.1 Fahrrad

In den in Tabelle **17** zusammengetragenen Angeboten werden neben praktischen Übungen mit dem Fahrrad (z.B. *motorisches Radfahrtraining*) ebenfalls Angebote zu Verkehrsregeln (z.B. *Der Verkehrspolizist kommt in die Schule*), kreative Gestaltungsmöglichkeiten zum Thema Fahrrad und Verkehr (z.B. *Mit Helm – aber sicher!*) sowie handwerkliche Projekte rund ums Rad berücksichtigt (z.B. *Fahrradwerkstatt*).

Die Aktionen verdeutlichen den Schwerpunkt der Radfahrausbildung als Verkehrserziehung in der Primarstufe. Die Sekundarstufe thematisiert das Fahrradfahren hingegen vor dem Hintergrund der Mobilitätserziehung. Ziel ist die Schaffung eines Bewusstseins für ein verkehrssicheres Fahrrad, das Tragen eines Fahrradhelms, motorische Voraussetzungen der sicheren Fahrradbeherrschung sowie die Auseinandersetzung mit Gefahrensituationen im Straßenverkehr.

Neben praktischen Übungen, welche häufig auf dem Schulgelände mit Hilfe von Schulpersonal absolviert werden können, bieten sich theoretisch begleitende und digitale Materialien an. Eine Einbettung in den Fachunterricht (z.B. Sport, Deutsch) sowie interdisziplinäres Arbeiten ist hier möglich. Mit Hilfe externer Partner ist es auch möglich, die Fahrradausbildung auf dem Schulgelände oder an außerschulischen Lernorten durchzuführen. Oftmals steht der Erwerb des Fahrradführerscheins in Form einer verkehrspraktischen Fahrprüfung am Ende der Maßnahmen. Dadurch soll die Verkehrssicherheit der Schüler erhöht und ein Bewusstsein für das Fahrrad als nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel etabliert werden.

Auch wenn sich Elektrofahrräder aktuell in Deutschland wachsender Beliebtheit erfreuen, wird ihre Nutzung Kindern unter 14 Jahren nicht empfohlen. Maßnahmen für ältere Schüler, welche auf eine Sicherheits-, Umwelt- und Gesundheitserziehung im Hinblick auf die Nutzung von Pedelecs abzielen und im Schulbetrieb durchgeführt werden können, konnten im Rahmen der durchgeführten Recherche nicht identifiziert werden.

Keine der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen wurde bisher im Hinblick auf ihre Wirksamkeit wissenschaftlich evaluiert.

Ausführlichere Informationen (z.B. Alter/ Klassenstufe der Zielgruppe, Teilnehmeranzahl, Materialien, räumliche und personelle Voraussetzungen) zu jedem Projekt finden sich im Anhang.

Tabelle 17: Maßnahmen einer VuM mit dem Fahrrad

Fahrrad	Schulintern	Externer Partner	Primarstufe	Sekundarstufe	Schulgelände	Kostenlos	Kostenpflichtig	Ganztag	Unterrichtsbegleitend	kurzzeitig	umfangreich	etabliert
Motorisches Radfahrtraining	X		X		X	X		X	Sportunterricht	X		
Fahrradportal Projekte (Velo-Kids)	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	
Radfahrkurse für Flüchtlinge		X	X		X	X		X		X		X
Verkehrspolizist		X	X		X	X		X	X	X		X
Aufsteigen aufs Fahrrad	X		X		X	X		X	X	X		
Fahrradparcours	X	X	X		X	X	X	X	Sportunterricht		X	
Auf Rollen und Räder	X		X		X	X		X	Sportunterricht		X	
Fahrradtagebuch	X		X		sowie Schulumgebung		X	X			X	X
Radfahrausbildung & Prüfung (Berlin-Brandenburg)	X		X		X	X		X	X		X	X
Digitale Radfahrausbildung und Arbeitsheft	X		X		X		X	X	X		X	X
Schulradrennen	X			X	X	X		X	X		X	
Radexkursion	X			X			X	X	X		X	
Fahrradhelm Wettbewerb	X			X	X	X		X	X	X		
Bremstest	X		X	X	X	X		X	X	X		

Checkliste: Verkehrssicheres Fahrrad	X		X	X	X	X		X	X	X		
Fahrradwerkstatt	X			X	X	X		X			Um- fasst alle Be- reiche	X
Fahr Rad Mobil	X			X	sowie Schulumge- bung	X		X			X	X
Neue Radwege	X			X	sowie Schulumge- bung	X		X	X		X	
BMX Heroes & BMX Stories	X			X	X	X		X	X		X	
Die folgenden Maßnahmen sind für die Durchführung in der Ganztagschule weniger geeignet:												
Jugendverkehrs- schule		X	X		auch möglich		X			X		X
Fahrradausbildung Verkehrswacht Ma- terial	X		X		X		X		X		X	
Mit dem Fahrrad auf die Datenautobahn	X			X	X	X			X		X	
Mit Helm – aber sicher!		X		X	X		X		X		X	
Zeitschrift VuP	X		X	X			X		X		X	
Fahrradführer- schein (Material)	X		X				X		X	X		

3.2 Zu Fuß

Die gesammelten Projekte in Tabelle 18 zielen auf die Schulwegsicherung von Schülern der Klassenstufen eins bis sieben ab. Die hauptsächlich im Primarbereich angesiedelten Projekte umfassen größtenteils eine praktische Schulumgebungserkundung durch die Schüler und bieten teilweise Reflexions- und Schreibaufgaben in Auseinandersetzung mit der eigenen Wohn- und Schulumgebung an. Die Projekte können zum Großteil von Schulen durchgeführt werden bzw. in den Unterricht eingebunden werden. Ungefähr die Hälfte aller Projekte scheint sich ganz oder in Ansätzen in den Ganzttag integrieren zu lassen. Neben der Erkundung geeigneter Schulwege sollen die Schüler Gefahrenstellen ihres Schulwegs selbst erkennen und ein verkehrssicheres Verhalten einüben. Einige der recherchierten Maßnahmen berücksichtigen Medien in Form von Malbüchern oder Internet (z.B. *Sicher zur Schule, Online-Malbuch*). Neben der intensiven Anwendung in der Primarstufe können die Maßnahmen zum Teil auch zu Beginn der Sekundarstufe und als Auseinandersetzung mit neuen Schulwegen genutzt werden. Besonders umfangreich ist das Projekt *Schulwegpläne leichtgemacht*. Dieses versucht möglichst umfassend Schulen zur eigenständigen Realisierung sicherer Schulfußwege zu befähigen.

Wissenschaftliche Evaluationen zur Wirksamkeit der Projekte liegen bislang nicht vor.

Ausführlichere Informationen (z.B. Alter/ Klassenstufe der Zielgruppe, Teilnehmeranzahl, Materialien, räumliche und personelle Voraussetzungen) zu jedem Projekt finden sich im Anhang.

Tabelle 18: Maßnahmen einer VuM für Fußgänger

Fußgänger	Schul-intern	Externer Partner	Primar-stufe	Sekundar-stufe	Schulgelände	Kostenlos	Kosten-pflichtig	Ganztag	Unterrichts-begleitend	kurz-zeitig	umfang-reich	etabliert
Sicher zur Schule	X		X		sowie Schul- umgebung	X		X	X		X	X
Der mobile Bär	X		X		sowie Schul- umgebung	X		X	X		X	X
Online Malbuch	X		X		X	X		X	X	X		
Kleine Adler für sichere Schul- wege	X			X	sowie Schul- umgebung	X		X	X		X	
Zu Fuß zur Schule	X	X		X	X	X		X	X		X	
Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Die folgenden Maßnahmen sind für die Durchführung in der Ganztagschule weniger geeignet:												
Brems Dich	X			X	sowie Schul- umgebung	selber erstellen	X		X	X		
Auf dem Gehweg	X		X		Sowie Schul- umgebung	X			X		X	
Aufgepasst mit ADACUS		X	X			X			X	X		X
Sicher zu Fuß zur Schule	X	für Material	X		X	X			Aktionstage		X	X

3.3 Roller

Schüler nutzen besonders in der Primarstufe den Roller. Ähnlich wie beim Fahrradfahren können besonders motorische Fertigkeiten früh trainiert und die Umgebung durch eigene Bewegungen wahrgenommen werden. Roller haben darüber hinaus aufgrund breiterer Reifen und erleichterter Bedienung eine vereinfachte Nutzungsmöglichkeit für Kinder und eignen sich besonders für ängstliche Schüler, um Fahr-, Bewegungs-, Sturz- oder Risikoerfahrungen zu machen (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019o). Unfallstatistiken zum Roller auf Schulwegen oder im Straßenverkehr können in diesem Zusammenhang jedoch nicht genannt werden (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019; DGUV, 2018).

Die recherchierten Maßnahmen zur VuM mit dem Roller finden sich in Tabelle **19**. Die Auseinandersetzung mit Rollern findet in der Primarstufe statt und zielt auf motorische Voraussetzungen zur sicheren Handhabung eines Rollers ab. Dabei werden Verkehrssituationen nur simuliert und verstärkt spielerische Elemente hervorgehoben. Eine Erprobung in realen Verkehrssituationen findet in den zusammengetragenen Projekten nicht statt. Das Ziel ist der Erwerb wesentlicher motorischer Fertigkeiten, die zum Teil mit Hilfe eines Rollerführerscheins bescheinigt und geprüft werden (z.B. *Roller- und Fahrradparcours I*). Somit lassen sich alle Maßnahmen gut in den Fachunterricht (Sport) sowie den Ganztag als Bewegungsangebote integrieren. Die Auseinandersetzung mit dem Roller leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und bereitet auf die Auseinandersetzung mit dem Fahrrad vor, indem wichtige Grundvoraussetzungen (z.B. Gleichgewichtsfähigkeit) gefördert werden. Eine Reihe von Projekten, die schwerpunktmäßig allgemein motorische Fertigkeiten bzw. das Radfahren thematisieren (z.B. *Auf Rollen und Räder*, etc.), eignen sich ebenfalls für das Rollertraining.

Nicht eingegangen wird im vorliegenden Bericht auf Elektro-Tretroller. Hintergrund ist, dass das Mindestalter für das Fahren mit einem Elektro-Tretroller bei 14 Jahren liegt. Demnach wird dieses Fahrzeug erst ab der achten Klasse relevant.

Keine der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen wurde bisher im Hinblick auf ihre Wirksamkeit wissenschaftlich evaluiert.

Ausführlichere Informationen (z.B. Alter/ Klassenstufe der Zielgruppe, Teilnehmeranzahl, Materialien, räumliche und personelle Voraussetzungen) zu jedem Projekt finden sich im Anhang.

Tabelle 19: Maßnahmen für eine VuM mit dem Roller

Roller	Schul-intern	Externer Partner	Primar-stufe	Se-kundar-stufe	Schul-gelände	Kostenlos	Kosten-pflichtig	Ganztag	Unterrichts-begleitend	kurzzeitig	umfang-reich	etabliert
Die Rollerbande	X		X		X	X		X	Sportunter-richt		X	
Rollerparcours I	X		X		X	X		X	Sportunter-richt		X	
Rollerparcours II	X		X		X	X		X	Sportunter-richt		X	
Spiele auf dem Roller	X		X		X	X		X	Sportunter-richt	X		

3.4 Diverses

In Tabelle 20 werden Aktionen und Projekte dargestellt, welche nicht ausschließlich dem Zu Fuß gehen, Radfahren oder Rollerfahren zugeordnet werden können. Stattdessen zielen die Projekte auf eine ganzheitliche VuM ab und beinhalten sowohl Elemente der Verkehrssicherheit als auch der Mobilitätserziehung. Ziel ist es, Schüler möglichst umfassend für eine sichere Teilhabe am Straßenverkehr zu befähigen. Die Maßnahmen eignen sich besonders dann, wenn Schüler ihren Schulweg mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigen. Unterschiedlich Module, die sowohl Rad- als auch Rollerfahrfertigkeiten thematisieren, können miteinander kombiniert werden. Es wird allgemeines Wissen zu Verkehrsregeln geschult und für die Auswahl geeigneter Verkehrsmittel sensibilisiert. Auch wird über die Verkehrs- und Fortbewegungsmittel Fahrrad, Roller und zu Fuß hinausgegangen und beispielsweise der tote Winkel am LKW, Bremswege am Auto und Sozialverhalten im Verkehr thematisiert. Neben Übungsparcours werden Reflexions- und Schreibmöglichkeiten oder Internetaufgaben angeboten. Andere Angebote umfassen Schülerzeitungen, Podcasts oder die allgemeine Analyse der Schulumgebung oder des Stadtteils. Dabei stehen neben theoretischen Auseinandersetzungen, welche in den Fachunterricht integriert werden können, auch praktische Übungen mit Hilfe externer Partner im Mittelpunkt. Viele der Projekte bieten ein breites Spektrum an Modulen, die auch einzeln behandelt werden können.

Auffällig ist, neben der Verkehrserziehung, die Förderung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsbewusstseins. Da viele der Projekte umfassend sowohl Verkehrs- als auch Mobilitätserziehung anstreben, kann ein Großteil von ihnen erst in der Sekundarstufe durchgeführt werden.

Wissenschaftliche Evaluationen zur Wirksamkeit der Projekte liegen bislang nicht vor.

Ausführlichere Informationen (z.B. Alter/ Klassenstufe der Zielgruppe, Teilnehmeranzahl, Materialien, räumliche und personelle Voraussetzungen) zu jedem Projekt finden sich im Anhang.

Tabelle 20: Diverse Maßnahmen für eine VuM

Diverses	Schulinter- nen	Externer Partner	Primar- stufe	Sekun- darstufe	Schulgelände	Kosten- los	Kosten- pflichtig	Ganztag	Unterrichts- begleitend	kurzzeitig	umfang- reich	etabliert
Radfahrausbildung und Verkehrserziehung in der Grundschule	X		X		X		X	X	X		X	X
Mach's richtig!	X		X		X	X		X	X	X		X
Move it	X		X		X		X	X	X	X		X
Velofit & Bewegung	X		X		X		X	X	X	X		X
Online-Verkehrsspiele	X		X		X	X		X	X	X		
Podcast Verkehrskasper	X	X	X		X	X		X	X	X		
Kinderstadtteilplan und -stadtteilbuch	X		X		X	X		X	X		X	
Online-Schülerzeitung	X		X		X	X		X	X		X	
Abbiegende Lastwagen sind gefährlich	X	LKW	X	X	X	X		X	X	X		X
Schulwegplan	X		X	X	sowie Schul- umgebung	X		X	X		X	
Schulmobilitätsplan	X			X	sowie Schul- umgebung	X		X	X		X	
Stadt-Ralley	X			X	Schulumge- bung	X		X	X	X		
Fragebogen an Senioren	X			X	X	X		X	X		X	
Achtung Auto!		X		X	X	X		X	Projekt	X		X
Abgefahren		X		X	X	X		X	Projekt	X		X
Schulmentoren	X			X	X	X		X			X	
Soziales Lernen	X			X	sowie Exkursion	X		X	X		X	

Schulbusbegleiter	X			X	Sowie ÖPNV	X		X	X		X	X
Driving Forces	X			X	X	X		X	X		X	
ADAC Verkehrswelt		X		X	X	X		X	Projekt	X		X
ADAC Verkehrswelt		X		X	X	X		X	Projekt	X		X
Crash-Kurs-NRW		X		X	Klassenraum für Nachbereitung	X		X			X	
Hörbuch „Heiliges Blech“	X			X	X	X		X	X		X	
Die folgenden Maßnahmen sind für die Durchführung in der Ganztagschule weniger geeignet:												
Verkehrstag zum Schulanfang	X		X		X	X			Projekt	X		X
Mobilili und der UmweltTiger		X	X		X	in Berlin	X			X		X
Schulumgebung im Mathematikunterricht	X		X		X	X			X	X		
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel		X	X		X	X			Projekt	X		X
Jugend-Fahrrad-Turnier		X	X	X	X	X			Projekt	X		X
Mit dem Rad und zu Fuß sicher unterwegs		X		X		X			Exkursion	X		X
Projekt Verkehrsausschluss	X			X		X			Projekt			
Schulisches Mobilitätsmanagement	inkl. Externe Expertise			X	X	X					X	X

3.5 Fazit

In der Primarstufe wird der Grundstein zur Verkehrserziehung gelegt und in der Sekundarstufe, durch einen stärkeren Fokus auf Mobilitätserziehung, ergänzt. Viele Projekte setzen bereits in der Primarstufe an und leisten durch Schulwegabsicherung, das Fördern motorischer Fähigkeiten sowie Auseinandersetzungen mit Verkehr und Verkehrsmitteln vor allem einen Beitrag zur Verkehrserziehung. Sie können als Projekten, im Regelunterricht oder Ganzttag durchgeführt werden. In der Primarstufe bietet sich die Kooperation mit Partnern (z.B. Verkehrspolizei) stärker an als in der Sekundarstufe. Die Projekte zur Sekundarstufe erweitern die Verkehrserziehung durch spezifischere Auseinandersetzungen mit Fahrrädern und Fußgängern. Hierfür werden nicht mehr nur motorische Basiskompetenzen (z.B. Gleichgewichtsfähigkeit) und die unmittelbare Schulumgebung thematisiert, sondern komplexe Verkehrssituationen zu Fuß und auf dem Fahrrad bewältigt sowie umfangreiches Regelwissen erworben. Dafür knüpft die Sekundarstufe an die Primarstufe an und fördert die Auseinandersetzung mit nachhaltiger, sozialer und umweltfreundlicher Mobilität. Viele dieser Projekte zur Mobilitätserziehung können sowohl fächerübergreifend, im Fachunterricht, in Projekten oder mit Hilfe externer Partner (z.B. ADAC) umgesetzt werden.

Mehr als die Hälfte der oben gelisteten Projekte scheint ganz oder in Ansätzen für den offenen Ganzttag geeignet zu sein. Hier können ganze Projekte oder einzelne Bausteine, je nach Ganzttagsform, in praktischen (z.B. *Fahrradparcours*) und theoretischen (z.B. *Fahrradtagebuch*) Angeboten aufgegriffen und durch Schulpersonal oder externe Anbieter angeleitet werden. Da bislang keines der Projekte wissenschaftlich evaluiert wurde, kann jedoch keine empirisch belegte Aussage über deren Wirksamkeit gefällt werden.

Für den offenen Ganzttag bietet sich das Training motorischer Fähigkeiten an, da mit vertretbarem Aufwand schnell realisierbare Möglichkeiten mit Materialien zum Rollen und Gleiten in der Sporthalle oder dem Schulhof geschaffen werden können. Diese Möglichkeiten sind witterungsunabhängig. Darüber hinaus scheint die Erkundung der Schulumgebung, aufgrund der lokalen Nähe, des vertretbaren zeitlichen Aufwandes und des Lebensweltbezugs für Schüler ebenfalls im offenen Ganzttag geeignet zu sein. Die Auseinandersetzung mit Verkehr und Verkehrsregeln bietet theoretische sowie praktische Erarbeitungsmöglichkeiten und bietet sich ebenfalls im offenen Ganzttag an. Wissensbestände können transferiert und individuell gefördert werden. Ebenso kann die Reparatur von Verkehrsmitteln in den Ganzttag verlagert werden. Aufwendige Kooperationen mit externen Partnern, bei denen außerschulische Lernorte mehrtägig besucht, Prüfungen abgenommen und

An- und Abfahrt organisiert werden müssen, sind tendenziell im offenen Ganztage möglich, eignen sich aber eher für eine Projektform im Schulalltag. Für den offenen Ganztage eignen sie sich aufgrund des Aufwandes (z.B. Anfahrt) bzw. der Kosten weniger, wenn Schüler nicht verpflichtend am offenen Ganztage teilnehmen müssen. Es empfiehlt sich, dass Schulen potenzielle Angebote in diesen Fällen individuell prüfen.

Projekte rund ums Fahrrad oder für Fußgänger sind meist nach demselben Schema konzipiert. Sie bestehen aus einem Training im Schonraum (z.B. Schulhof, Sporthalle) und der Anwendung und Überprüfung im Verkehrsraum (Straßenverkehr, Verkehrsübungsplatz). Besonders die ersten Schritte eignen sich gut für den offenen Ganztage, da hier mit vertretbarem Aufwand und schulinternen Mitteln Möglichkeiten zur VuM geschaffen werden können. Die Überprüfung im Verkehrsraum erscheint in einigen Projekten aufwendiger. Hier sollte individuell der Aufwand geprüft werden und alternative Möglichkeiten überdacht werden (z.B. Prüfung als Projekttag). Ähnliches gilt für die Förderung wesentlicher motorischer Fähigkeiten (z.B. Gleichgewichtsfähigkeit) und Fertigkeiten (z.B. Absteigen), welche sich gut in den offenen Ganztage am Nachmittag oder den Sportunterricht integrieren lassen. Die Bedeutung motorischer Kompetenzen für eine erfolgreiche VuM sollte transparenter und Lehrkräften bewusster gemacht werden.

Generell lassen sich viele Projekte (vor allem in der Primarstufe) schulintern mit zusätzlichen Materialien durch Lehrkräfte (z.B. Sportlehrkräfte, pädagogisches Personal mit Übungsleiterlizenz) umsetzen. Komplexere Projekte, wie Fahrradführerschein oder spezifische Verkehrsprojekte (z.B. *Toter Winkel*, *Bremsweg*, etc.) benötigen (vor allem in der Sekundarstufe II) die Hilfe externer Partner. Hier bietet es sich an, sich externer Partner (z.B. ADAC oder Polizei) mit Fachexpertise und Erfahrung zu bedienen. Dies entlastet zudem Lehrkräfte und Schule. Falls Lehrkräfte an Schulen jedoch über spezifische Qualifikationen verfügen, sollten Schulen versuchen, diese für die VuM zu nutzen. Obwohl eine Vielzahl an Projekten für den offenen Ganztage in schulischen Räumlichkeiten durchgeführt werden kann, bietet es sich besonders für Verkehrssimulationen an, externe Lernorte aufzusuchen bzw. am Straßenverkehr unter Begleitung teilzunehmen. Hier scheint eine Kooperation zwischen Schulen und externen Anbietern besonders sinnvoll und notwendig. Dennoch sollte individuell geprüft werden, ob eine Realisierung im offenen Ganztage möglich ist oder ob Projekttag sinnvoller erscheint.

Darüber hinaus unterscheiden sich viele Projekte in ihrem Umfang. Während einige Projekte in kurzer Zeit umsetzbar sind und ein spezifisches Ziel verfolgen, zielen andere Projekte zum Thema Fahrrad und Diverses auf eine

ganzheitliche VuM ab und bestehen dementsprechend aus mehreren Modulbausteinen. Diese Bausteine können teilweise einzeln und unabhängig voneinander durchgeführt werden, streben in ihrer Gesamtheit jedoch nach einer umfassenden VuM. Schulen können sich hieran orientieren, um eine möglichst umfangreiche und umfassende VuM anzubieten.

Insgesamt bieten die zusammengetragenen Projekte Anknüpfungspunkte für den Unterricht und vielversprechende Möglichkeiten einer Integration in den Ganzttag. Durchgeführt werden können komplette Programme oder einzelne Module oder Bausteine, die auf spezifische Aspekte einer VuM fokussieren. VuM kann sowohl durch Schulen getragen, in Kooperation mit externen Partnern oder auch komplett durch externe Partner durchgeführt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass durch externe Partner zusätzliche Kosten anfallen können. Lehrkräfte (außer studentische Hilfslehrkräfte oder pädagogische Angestellte im Ganzttag) können VuM vor dem Hintergrund ihrer Stundenverpflichtungen anleiten und kosten die Schule somit Stundenkapazitäten.

Auch das Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (vgl. 2018, S. 60-70) hat eine Übersicht zur Verfügung gestellt, welche Hinweise auf kostenpflichtige Sekundärliteratur, Arbeitsmaterialien für Lehrkräfte, Filmmaterial sowie Verweise auf Internetseiten von Kooperationspartnern enthält.

Aussagen zur Qualität und Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen können aufgrund fehlender Evaluationen nicht getroffen werden. Hier sollten Anbieter, Politik und Schulen zukünftig kooperieren und langfristige Evaluationen von Maßnahmen zur VuM anstreben und durchführen. Zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen Anbietern, Schulen und Politik werden im Folgenden Checklisten zur Planung und Umsetzung von VuM im Ganzttag zusammengestellt.

4 Checklisten zur Planung und Umsetzung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Ganztagschulen

Die Checklisten zur Planung und Umsetzung von VuM im Ganztage richten sich an Anbieter der VuM, Schulen und Politik. Für diese drei Akteure wird im Folgenden jeweils eine Checkliste zur Verfügung gestellt. Die Checklisten für die Anbieter gehen darauf ein, wie diese ihr Angebot an Ganztagschulen herantragen können und was sie bei der Planung und Durchführung beachten sollten. Die Checklisten für Ganztagschulen sollen diese in ihrer Auseinandersetzung mit VuM an ihrem spezifischen Standort beraten, zur Berücksichtigung von VuM im Fachunterricht ermutigen und auf die Kooperation mit externen Anbietern vorbereiten. Die Politik soll Rahmenbedingungen schaffen, damit Schulen und Anbieter VuM erfolgreich umsetzen können.

Zunächst wird jeweils eine Übersicht mit allen relevanten Unterpunkten der jeweiligen Checkliste dargestellt. Im Anschluss werden diese näher beschrieben und weiter ausdifferenziert.

4.1 Checkliste für Anbieter

Mit Hilfe dieser Checkliste können Sie Ihr Angebot an Ganztagschulen herantragen und die Zusammenarbeit mit der Ganztagschule vorbereiten. Die Liste zeigt, was Sie bei der Planung und Durchführung beachten sollten. Die Checkliste kann chronologisch abgearbeitet werden. Zunächst sollten Sie auf Ihr Angebot aufmerksam machen. Dann müssen Sie den Schulen konkrete Informationen über den Projektpartner, Ziele, Inhalte, Methoden, Adressatengruppe, Termine und Dauer, räumliche und materielle Voraussetzungen, Kosten und Qualifikationsnachweise zur Verfügung stellen. Im Anschluss sollten ein schriftlicher Vertrag unterzeichnet, Kontaktdaten ausgetauscht und ein Ansprechpartner in Erfahrung gebracht werden. Abschließend müssen eine zielgruppengerechte Ansprache und Durchführung beachtet werden.

Ansprache und Angebotsdarstellung

- Verschiedene Kanäle und Medien für die Ansprache nutzen

Auch wenn der „erste Eindruck“ nicht immer ausschlaggebend ist, bedenken Sie trotzdem die Form der Darstellung Ihres Angebots. Gehen Sie multimedial in Ihrer Außendarstellung vor, indem sie bspw. einen Flyer,

Internetseiten oder YouTube Videos anbieten und so verschiedene Interessengruppen auf sich aufmerksam machen. Überlegen Sie sich dafür, auf welche Weise für Sie geworben werden kann und wie Lehrkräfte, Behörden, Schulen, Eltern oder Kinder und Jugendliche auf Ihr Projekt aufmerksam werden können. Seien Sie darauf vorbereitet, über wichtige Informationen (z.B. Flyer) digital zu verfügen und somit per E-Mail verschicken zu können. Alle wichtigen Informationen sollten übersichtlich veranschaulicht werden. Sie sollten am Anfang eines Schuljahres und während der Durchführung und Kooperation mit der Schule Werbung für sich machen.

Informationen über Projektpartner

- Name des Projektes
- Motivation für das Angebot
- Expertise
- Alleinstellungsmerkmal bzw. Unterschied zu anderen Anbietern

Je besser Sie die Schulleitung, das Lehrerkollegium und Eltern über sich (Personen, Mitarbeiter, Organisationsform) informieren, desto besser können diese einschätzen, ob sie sich als Kooperationspartner eignen. Da sich Schulen oft von mehreren Anbietern Informationen zur VuM einholen, ist es wichtig, dass Sie sich ausführlich und präzise beschreiben. Dabei sollte der Grundsatz beachtet werden so viele Informationen wie nötig und so wenig Umfang wie möglich. Hierbei sollten die folgenden allgemeinen Informationen nicht fehlen: Wie heißt Ihr Projekt? Was motiviert Sie zu diesem Angebot? Auf welche Expertise können Sie im Bereich der VuM verweisen? Was unterscheidet Ihre VuM von anderen Anbietern?

Ziele, Inhalte, Methoden

- Ziele definieren und vorstellen
- Inhalte definieren und vorstellen
- Methoden definieren und vorstellen
- Evtl. Zielvorstellung der Schule abfragen und prüfen

Den Schwerpunkt Ihrer Darstellung sollten Sie auf Informationen zu Ihren Zielen, Inhalten und Methoden legen, um sich so von anderen Anbietern abgrenzen zu können. Hierfür sollte der Kompetenzgewinn der Kinder und Jugendlichen in Form von **Zielen** deutlich gemacht werden, indem nachvollziehbar wird, was diese während und zum Ende der VuM erlernt haben sollen (**Was** sollen die Schüler am Ende können?). Dafür sollte zwischen Kompetenzen auf praktischer und theoretischer Ebene unterschieden werden und

der Lernprozess mit Hilfe von Teillernzielen (Ziele auf dem Weg zum großen Ziel) veranschaulicht werden. Diese transparente Darstellung hilft den Schulen dabei, den Lernprozess der Kinder und Jugendlichen nachzuvollziehen und mit schulinternen Rahmenrichtlinien abzugleichen. Halten Sie in diesem Zusammenhang bei Bedarf Rücksprache mit der Schule darüber, welche Ziele die Schule mit der VuM verfolgt und bei welchen Herausforderungen die Kinder und Jugendlichen im Bereich der VuM unterstützt werden sollen. Durch diesen Diskurs können Sie das Angebot evtl. weiter spezifizieren. Damit Schulen beurteilen können, ob Sie den Anforderungen bei der Umsetzung einer VuM gerecht werden können sowie um verschiedene Projekte zur VuM aufeinander abzustimmen, ist es notwendig, dass die **Inhalte** (zum Erreichen der Ziele) kurz skizziert werden (**Welche Inhalte** sollen die Schüler am Ende können?). Abschließend sollten Sie einen Überblick zur Umsetzung Ihrer VuM geben (**Wie** wird gelernt?), damit Schulen Ihre Herangehensweise mit dem schulinternen pädagogischen Konzept abgleichen und vereinbaren können. Dabei können Sie den Anteil von Theorie und Praxis skizzieren, aufzeigen ob sie mit den Kindern und Jugendlichen erlebnis- und/oder erfahrungsorientiert arbeiten, die Struktur des Angebots veranschaulichen, schulische Anknüpfungspunkte verdeutlichen und Möglichkeiten der Berücksichtigung von Interessen und Wünschen der Kinder und Jugendlichen darstellen.

Adressatengruppe

- Schule über die Adressatengruppe des Angebots informieren
- Inklusive Ansätze hervorheben
- Schule über Bedarf von zusätzlichem (sonderpädagogischem) Personal informieren

Für Schulen haben Informationen zur Adressatengruppe des Angebots zur VuM eine besondere Relevanz. Nur so kann eine Schule beurteilen, ob Ihr Angebot dem Schülerklientel entspricht. Dabei sollten Sie zunächst darstellen, an welche Altersgruppen bzw. Klassenstufen sich das Angebot richtet und ob dieses nur in altershomogenen oder auch für altersheterogene Gruppen sinnvoll ist. Darauf aufbauend sollten Sie die Adressatengruppe spezifizieren, die Anzahl an möglichen Teilnehmern aufzeigen sowie eine minimale und maximale Anzahl festlegen. So kann die Schule planen, ob einzelne Schülergruppen, ganze Klassen, Jahrgänge oder Altersgruppen an der VuM teilnehmen können. Darüber hinaus können Sie besondere Schülerinteressen zu dem Angebot darstellen, z.B. spricht Ihr Angebot Jungen und Mädchen gleichermaßen an?

Vor dem Hintergrund inklusiver Bildung es wichtig, dass das Angebot hinsichtlich Teilhabe und individueller Förderung überprüft wird. Heben Sie inklusive Ansätze hervor. Machen Sie deutlich, wie inklusiv Ihr Projekt gestaltet ist und ob Kinder und Jugendliche mit sonderpädagogischem Förderbedarf (z.B. im körperlichen und/oder geistigen und/oder emotionalen Bereich) die Möglichkeit haben, an Ihrem Angebot (uneingeschränkt) teilzunehmen. Für den Fall, dass spezifische Adressatengruppen Unterstützung durch z.B. zusätzliches (sonderpädagogisches) Personal bei der Umsetzung und Durchführung benötigen, weisen Sie die Schule darauf hin.

Termine und Dauer

- Schule über Termine und Dauer informieren

Der Schulbetrieb ist durch Ferienzeiten, Feiertage und Schulveranstaltungen bereits weit im Voraus strukturiert und organisiert. Daher sollten Termine, besonders solche, die über einen längeren Zeitraum gestreckt sind, frühzeitig geplant werden. Sie sollten daher aufzeigen, wie das Projekt zeitlich strukturiert ist, über welchen Zeitraum Sie mit der Schule kooperieren und wie häufig das Angebot in der Woche, im Monat oder im Schuljahr stattfinden soll. Dabei ist zu beachten, ob es einmalige oder regelmäßige Termine geben soll, diese als Blockveranstaltungen oder vor bzw. nach dem Unterricht stattfinden und in welchen Intervallen Pausen etc. eingeplant werden. Beachten Sie dabei die Betreuungszeiten und Öffnungszeiten der Ganztagschule und geben Sie zeitliche Empfehlungen (z.B. Herbst) zur Umsetzung und Durchführung der VuM.

Räumliche und materielle Voraussetzungen

- Schule über benötigte Räumlichkeiten und Austragungsort informieren
- Schule über benötigte Materialien in Kenntnis setzen und eventuell Checklisten zum Anschaffen bereitstellen
- Schulumgebung sowie räumliche Möglichkeiten der Schule im Vorfeld begutachten (wenn möglich)

Räumliche und materielle Voraussetzungen gehen Hand in Hand und sind für die Durchführung vieler Angebote von großer Bedeutung. Zunächst sollte die Frage geklärt werden, inwiefern das Schulgelände und/ oder Räumlichkeiten des Schulgebäudes zur Durchführung der VuM benötigt werden oder ob das Angebot an einem außerschulischen Lernort stattfindet. Dies hat großen Einfluss darauf, ob Ihr Angebot für Schulen umsetzbar und interessant

ist. Viele Schulen verfügen über Außenanlagen oder Sporthallen, welche jedoch reserviert und mit den Stundenplanern koordiniert werden müssen. Das Besuchen außerschulischer Lernorte erfordert häufig das Informieren von Eltern und die Organisation der An- und Abreise (z.B. ÖPNV) der Kinder. Für den Fall, dass Sie Räumlichkeiten auf dem Schulgelände nutzen wollen, teilen Sie der Schulleitung frühestmöglich mit, welche räumlichen Kapazitäten Sie brauchen (Klassenzimmer, Lagerräume, Pausenhalle, Sporthalle, Schulhof, Parkplatz). Definieren Sie, ob Ihr Projekt drinnen oder draußen stattfinden soll und welche Alternativen bei schlechtem Wetter möglich sind.

Für viele Angebote der VuM werden neben Räumlichkeiten ebenfalls Materialien benötigt (Fahrräder, Helme, Beamer, etc.). Auch hier ist es sinnvoll die Schule darüber zu informieren, welche Materialien Sie stellen und welche Materialien die Schule bzw. die Kinder und Jugendlichen bereitstellen müssen. Seien Sie im letztgenannten Fall darauf vorbereitet, dass Kinder und Jugendliche Material vergessen können. Falls spezifische Materialien angeschafft werden müssen, ist es für die Etatsitzungen vieler Schulen notwendig, dies ein halbes Jahr im Voraus zu wissen.

Kosten

- Kostenvoranschlag für die Schule anfertigen
- Elternbrief mit Kosteninformationen/ Materialbeschaffungen pro Person erstellen

Schulen verfügen über verschiedene Etats, die es erlauben, für unterschiedliche Fachbereiche, Fortbildungen oder Projekte Geld auszugeben. Da die Gelder nicht wahllos verschoben werden dürfen, ist eine frühe und genaue Planung dieser Gelder seitens der Schule notwendig. Darüber hinaus werden Kosten zum Teil auf den Schulverein oder Eltern aufgeteilt, welche jedoch auch frühzeitig informiert werden müssen. Informieren Sie daher Schulen möglichst früh über anstehende Kosten (Paketpreise oder Kosten pro Schüler) und über eventuelle Fördermittel oder Sponsorenmöglichkeiten. Je ausführlicher Ihr Kostenvoranschlag ist, desto besser kann die Schule kalkulieren. Gehen Sie dabei auf Personalkosten, Kautions für Materialien und Fahrtkosten ein. Falls Materialien kostenpflichtig erworben werden müssen, teilen Sie auch dies den Schulen frühzeitig mit.

Qualifikationsnachweise

- Notwendige Qualifikationen mit der Schulleitung klären
- Nachweise der Qualifikationen kopieren und an Schulleitung senden

Im föderalen Bildungssystem bestehen teilweise große Unterschiede im Hinblick auf die Notwendigkeit von Qualifikationsnachweisen. Falls Sie unsicher sind, sollten Sie gemeinsam mit der Schule im Vorfeld notwendige Qualifikationen für bestimmte Tätigkeiten in der Schule abklären. Für Sportangebote im Ganztage ist beispielsweise eine Übungsleiterlizenz C erforderlich. Damit Sie sich absichern und gleichzeitig Ihre fachliche Kompetenz gegenüber der Schulleitung untermauern können, ist es hilfreich, der Schulleitung Ihre Qualifikationsnachweise vorzuzeigen. Gehen Sie dabei transparent mit Ihren Kompetenzen und Unterstützungsbedürfnissen um.

Falls Ihnen oder Ihrem Team Qualifikationen für die Arbeit an Schulen fehlen, kann dies meist durch eine betreuende Lehrperson kompensiert werden. Wenden Sie sich auch hier an die Schulleitung. Beachten Sie, dass Qualifikationen nach einiger Zeit aufgefrischt werden müssen und nicht unbegrenzt gültig sind. Bitte stellen Sie daher sämtliche Qualifikationen, die im Zusammenhang mit Ihrem Angebot stehen, in Form von kopierten Zertifikaten o.Ä. der Schulleitung zur Verfügung und fragen Sie nach, ob weitere Qualifikationen erbracht werden müssen.

Vertrag

- Rahmenbedingungen mit Schulleitung schriftlich festhalten
- Vertrag aufsetzen

Damit beide Parteien vor, während und am Ende der VuM zufrieden sind und keine Missverständnisse auftreten, sollte ein schriftlicher Vertrag mit der Schule aufgesetzt werden. Neben den Zielen, der Art der Durchführung, der Dauer, den benötigten Räumlichkeiten/ Materialien und dem Versicherungsschutz sollten hier finanzielle Bezüge (welche Kosten entstehen wofür?) und Zuständigkeiten festgehalten werden. Klären Sie im Vorfeld mit der Schulleitung (Lehrkräfte reichen oft nicht als Vertragspartner aus) alle Eventualitäten und Rechtsfragen, bevor Sie die Arbeit aufnehmen. Die Schulleitung kann damit Schulpersonal beauftragen, die Vertragsunterschrift muss jedoch durch die Schulleitung erfolgen. Dadurch können Aufsichtsverpflichtungen, Haftung bei Personen- oder Sachschäden im Vorfeld geklärt werden.

Kontaktinformationen und Ansprechpartner

- Kontaktinformationen und Ansprechpartner der Schule ermitteln
- Eigene Kontaktinformationen zur Verfügung stellen

Stellen Sie sicher, dass Sie außer der verantwortlichen Schulleitung Ansprechpartner in den beteiligten Klassen oder Jahrgängen haben. Dies vereinfacht die Organisation und ermöglicht flexibles Handeln, falls Termine abgesagt, Materialien beschafft oder Parteien nicht erreicht werden können. Tauschen Sie dafür mit Ansprechpartnern an den Schulen Kontaktdaten aus. Dazu gehören Namen (in einigen Fällen auch das Lehrerkürzel), Telefonnummern (z.B. Sekretariat, Dienstnummer), E-Mail-Adressen (Dienstmail) und Anschrift (z.B. Schuladresse). Falls Sie keinen Ansprechpartner an der Schule zugewiesen bekommen, wenden Sie sich an das Sekretariat. Bereiten Sie darüber hinaus für die Schule eine Liste mit Ihren eigenen Kontaktdaten vor. Fügen Sie die Angaben der Schule hinzu, sodass ein gemeinsames Kontaktformular entsteht.

Zielgruppengerechte Ansprache und Durchführung

- Zielgruppengerechte Ansprache praktizieren
- Wertschätzender Umgang mit Heranwachsenden
- Lebensweltbezug herstellen
- Lebensweltnahe Medien einsetzen
- Spielerischer Zugang (vor allem bei Kindern)

Vor dem Hintergrund, dass Sie die Kinder und Jugendlichen wahrscheinlich nicht kennen, sind Ihre Ansprache und Ihr Auftreten ihnen gegenüber von besonderer Bedeutung. Je nach Zielgruppe variieren die Interessen und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen. Seien Sie daher darauf vorbereitet, dass die Aufmerksamkeitsspanne in jüngeren Jahren geringer ist als bei älteren Schülern. Auch kann der Umgang der Kinder und Jugendlichen untereinander sowie mit Lehrkräften je nach Schultyp oder Milieu variieren. Um die Ziele und Inhalte der VuM so erfolgreich wie möglich vermitteln zu können, ist eine zielgruppengerechte Ansprache, ein wertschätzender Umgang und eine positive Grundauffassung für die Arbeit im pädagogischen Bereich besonders wichtig.

Sollten Sie mit Grundschulkindern arbeiten, ist ein geduldiger, kleinschrittiger und spielerischer Zugang erfolgsversprechend. Bei älteren Schülern können Sie die Relevanz der VuM in den Fokus rücken, Lebensweltbezüge schaffen und aufzeigen, wofür das neue Wissen und die erworbenen Kompetenzen genutzt werden können. Berücksichtigen Sie bei älteren Schülern unbedingt lebensweltnahe Medien und Möglichkeiten der Visualisierung. Da oftmals eine betreuende Lehrkraft anwesend sein wird, können Sie diese ebenfalls mit einbinden. Sollten Unklarheiten zum Umgang mit der entsprechenden

Altersgruppe bestehen, wenden Sie sich im Vorfeld an Ihren Ansprechpartner an der Schule.

Checkliste für Anbieter von VuM zur Planung und Umsetzung von VuM in Ganztagschulen

Ansprache und Angebotsdarstellung

- Verschiedene Kanäle und Medien für die Ansprache nutzen

Informationen über Projektpartner

- Name des Projektes
- Motivation für das Angebot
- Expertise
- Alleinstellungsmerkmal bzw. Unterschied zu anderen Anbietern

Ziele, Inhalte, Methoden

- Ziele definieren und vorstellen
- Inhalte definieren und vorstellen
- Methoden definieren und vorstellen
- Evtl. Zielvorstellung der Schule abfragen und prüfen

Adressatengruppe

- Schule über die Adressatengruppe des Angebots informieren
- Inklusive Ansätze hervorheben
- Schule über Bedarf von zusätzlichem (sonderpädagogischem) Personal informieren

Termine und Dauer

- Schule über Termine und Dauer informieren

Räumliche und materielle Voraussetzungen

- Schule über benötigte Räumlichkeiten und Austragungsort informieren
- Schule über benötigte Materialien in Kenntnis setzen und eventuell Checklisten zum Anschaffen bereitstellen
- Schulumgebung sowie räumliche Möglichkeiten der Schule im Vorfeld begutachten (wenn möglich)

Kosten

- Kostenvoranschlag für die Schule anfertigen
- Elternbrief mit Kosteninformationen/ Materialbeschaffungen pro Person erstellen

Qualifikationsnachweise

- Notwendige Qualifikationen zur Umsetzung des eigenen Angebots an Schulen mit der Schulleitung klären
- Nachweise der Qualifikationen kopieren und an Schulleitung senden

Vertrag

- Rahmenbedingungen mit Schulleitung schriftlich festhalten
- Vertrag aufsetzen

Kontakt Daten und Ansprechpartner

- Kontaktdaten und Ansprechpartner der Schule ermitteln
- Eigene Kontaktdaten zur Verfügung stellen

Zielgruppengerechte Ansprache und Durchführung

- Zielgruppengerechte Ansprache praktizieren
- Wertschätzender Umgang mit Heranwachsenden
- Lebensweltbezug herstellen
- Lebensweltnahe Medien einsetzen
- Spielerischer Zugang (vor allem bei Kindern)

4.2 Checkliste für Schulen

Mit Hilfe dieser Checkliste können Sie die Ziele und Bedeutung einer VuM an Ihrer Schule definieren. Darüber hinaus bietet sie Anregungen zur Integration von VuM in den Schulalltag und Handlungsanweisungen für die Arbeit mit externen Anbietern von VuM.

Die Checkliste kann chronologisch abgearbeitet werden. Zunächst sollte die Bedeutung von VuM für die Schule geklärt und ein schulinterner Rahmenlehrplan entwickelt werden. Darauf aufbauend sollte untersucht werden, über welche schulinternen Kompetenzen das Kollegium verfügt und welche räumlichen Voraussetzungen die Schule hat. Sollten Sie sich für eine Kooperation mit externen Partnern interessieren, sollten Sie Ansprechpartner vereinbaren und die Qualifikation des Anbieters prüfen (Sie als Schule tragen die Verantwortung für schulische Veranstaltungen!). Setzen Sie sich nun intensiver mit einem Anbieter auseinander, indem Sie Kosten klären, benötigte Materialien und Räume erfragen, die Eltern (bzw. Elternvertreter) über das Angebot informieren und erst dann einen schriftlichen Vertrag unterschreiben. Diese einzelnen Punkte werden im Folgenden näher beschrieben.

Bedeutung von VuM in der Schule

- Rahmenbedingungen und Standortfaktoren der Schule, des Stadtteils und des Schulwegs ermitteln
- Schulwege der Schüler auf Herausforderungen untersuchen
- Zielformulierung (Kompetenzen) der VuM nach Jahrgängen aufstellen

VuM stellt ein umfangreiches Feld dar und sollte an die Verkehrssituation und Herausforderungen Ihrer Schule (Land vs. Stadt) sowie den Schulweg der Kinder und Jugendlichen angepasst werden. Dabei können durchaus unterschiedliche Herausforderungen und spezifische Bedürfnisse (ÖPNV vs. Radfahrer/Fußgänger) auf dem Schulweg auftreten, denn nicht alle Kinder und Jugendliche haben denselben Schulweg. Neben den Vorgaben der KMK der jeweiligen Bundesländer sollten Schulen sich über die spezifischen Anforderungen und Herausforderungen (welche Kompetenzen benötigen die Schüler in welchem Alter?) der Schüler auf dem Schulweg sowie im Stadtteil und Schulumfeld informieren (Bedeutung von VuM in der Schule).

Informieren Sie sich als Schule daher zunächst darüber, wie Ihre Schüler der jeweiligen Jahrgangsstufen zur Schule kommen, wie der Schulweg zukünftig bewältigt werden soll und welche Herausforderungen dabei auftreten. Dadurch ermitteln Sie Standortfaktoren der Schule und des Stadtteils (z.B.

Kreuzungen, Ampeln, tote Winkel, Radwege, etc.), mit welchen sich die Kinder und Jugendlichen auf ihrem Schulweg erfolgreich auseinandersetzen können müssen. Die Bewältigung jedes Standortfaktors verlangt spezifische Kompetenzen. Diese können Sie nach Jahrgängen strukturieren, in Kompetenzbereiche bündeln und mit deren Hilfe Ziele der VuM formulieren. Diese Analyse der Rahmenbedingungen und die Zielformulierung vereinfachen die Kooperation mit Anbietern einer VuM und tragen zur Sicherheit Ihrer Schüler bei. Dabei geht es um die Frage: Auf welche Art und Weise soll die VuM in den Schulalltag integriert werden? Neben Jahrgangstagen bietet es sich ebenfalls an, hierzu eine Projektwoche zu veranstalten und die Schüler in die Gestaltung einzubeziehen (Schülerbefragungen, Schulwegbegehung, Erstellung eines Schulwegplans).

Bezug zum Rahmenlehrplan der Schule

- Schulinterne Rahmenlehrpläne auf Anknüpfungspunkte einer VuM analysieren
- Schulspezifischen Rahmenlehrplan zur VuM entwickeln

Die Schüler müssen zur Bewältigung ihres Schulwegs und darüber hinaus zur Teilhabe am Verkehr befähigt werden. VuM muss daher in den curricularen Vorgaben des Bildungsangebots Ihrer Schule berücksichtigt, strukturiert und definiert werden. Dafür kann sich an den curricularen Vorgaben des Landes (z.B. Berlin) und des Bundes (KMK) orientiert werden. Um die Vermittlung der benötigten Kompetenzen zu gewährleisten, sollten diese in den schulinternen Rahmenrichtlinien aufgeführt und damit überprüfbar und verbindlich gemacht werden. Es sollte festgehalten werden, welche Bereiche der VuM verpflichtend, freiwillig oder als Wahlangebot verfügbar sind.

Generell bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, eine VuM in die Rahmenrichtlinien der Schule zu integrieren. Neben Anknüpfungspunkten im Ganzttag kann VuM durch spezifische Kompetenzen anhand von Projekten (Projektunterricht, Projektwochen), oder interdisziplinär im Fachunterricht (wie in Berlin-Brandenburg) umgesetzt und curricular verankert werden. Welcher den für die Schule erfolgversprechendsten Weg darstellt, muss mit dem Kollegium diskutiert werden. Am Ende dieses Diskurses sollte ein schulspezifischer Rahmenlehrplan zur VuM entwickelt werden, welcher sowohl die Vorgaben der KMK als auch die schulischen Standortfaktoren berücksichtigt. Das für die Schüler zu Erlernende sollte mit Hilfe von Kompetenzen und Kompetenzbereichen formuliert und strukturiert werden.

Schulinterne Kompetenzen

- Schulpersonal auf Expertise und Kenntnisse zur VuM analysieren
- Kollegiumsdiskurs über Zuständigkeit und Kompetenzen der VuM

Die Auswahl eines Programms zur VuM hängt u.a. von den schulinternen Kompetenzen ab. Um zu entscheiden, welche Kompetenzen des schulinternen Rahmenlehrplans zur VuM mit Hilfe von schulischem Personal vermittelt werden können und für welche externe Expertise benötigt wird, ist die Analyse des Kollegiums nach Qualifikationen und Kenntnissen zur VuM notwendig. Hierfür muss bereits ein schulinterner Rahmenlehrplan bestehen und mit dem Kollegium die Zuständigkeiten diskutiert werden. Viele Kompetenzen (z.B. Gleichgewichts- und Orientierungsfähigkeit) werden bereits im Fachunterricht (z.B. Sportunterricht) oder im Ganztagsangebot gefördert oder können hier gefördert werden. Scheuen Sie sich jedoch nicht externe Expertise zu berücksichtigen. Es muss entschieden werden, ob die VuM schulintern oder mit Hilfe von Kooperationspartnern durchgeführt werden soll.

Analyse der räumlichen Gegebenheiten

- Analyse der räumlichen Gegebenheiten (Schulhof, Sporthalle, Pausenverleih)
- Schulhof für VuM abgrenzen oder (um-)gestalten

Anhand einer Analyse der Rahmenbedingungen von Schulhof- und Sporthallenkapazitäten sowie vorhandener Materialien können Anknüpfungspunkte im schulinternen Rahmenlehrplan gesucht und weitere Möglichkeiten der VuM (z.B. in den Pausen) geschaffen werden. Es sollte untersucht werden, über welche räumlichen Möglichkeiten die Schule verfügt und wie diese bei der VuM berücksichtigt werden können.

Recherche von Maßnahmen zur VuM

- Internet-Recherche, Übersicht im Forschungsbericht „Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen“ der UDV, Landesbildungsserver, Kontakt zu Dachverbänden, ...

Die Anbieter für eine VuM und ihre Programme sind über Recherchen im Internet leicht auffindbar. Eine umfassende Übersicht über bestehende Möglichkeiten einer VuM an Ganztagschulen für die Klassenstufen 1 bis 7 findet sich zudem im Forschungsbericht „Vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung – Teilprojekt IV / Verkehrs- und Mobilitätserziehung

an Ganztagschulen“ (Derecik, Lukas, Klostermann, 2020) der UDV. Hinweise zu Materialien, Projekten und Kooperationen finden sich zum Teil auch auf den Bildungsservern der Länder. Möglich ist auch ein Einstieg über die Dachverbände (z.B. ADAC und Deutsche Verkehrswacht). Von dort kann weiter eine Navigation auf Landes- und Kreisebene erfolgen. Die Auswahl der Programme erfolgt in Abhängigkeit von den eigenen Zielen und Voraussetzungen. Legen Sie in der Schule einen Ansprechpartner fest, der Kontakt zu den Anbietern aufnimmt und die weitere Zusammenarbeit koordiniert.

Kosten

- Kostenvoranschlag durch Anbieter anfordern
- Klärung der schulischen finanziellen Möglichkeiten
- Beantragen von Fördermitteln
- Elternbrief mit Kosteninformationen/ Materialbeschaffungen pro Person erstellen

Informieren Sie sich bei möglichen Kooperationspartnern über deren Kosten (Paketpreise oder pro Schüler). Lassen Sie sich dafür einen ausführlichen Kostenvoranschlag vorlegen und überlegen Sie, welche Materialien nicht angeschafft werden müssen, da die Schule über Bestände verfügt (z.B. Helme). Schauen Sie weiter, inwieweit Personalkosten durch Schulpersonal eingespart werden könnten und wie hoch die Anfahrtskosten für außerschulische Lernorte sind. Als Schule verfügen Sie über verschiedene Etats, die es erlauben, für unterschiedliche Fachbereiche, Fortbildungen oder Projekte Geld auszugeben. Da die Gelder nicht wahllos verschoben werden dürfen, ist eine frühe und genaue Planung dieser Gelder notwendig. Klären Sie daher zunächst, welche finanziellen Mittel für eine VuM zur Verfügung stehen und ob Fördergelder beantragt werden können. Gerade an Ganztagschulen können mit Hilfe des Schul- bzw. Fördervereins Fördermittel beantragt werden. Darüber hinaus werden Kosten oder Materialbeschaffungen zum Teil durch Erziehungsberechtigte übernommen. Informieren Sie die Erziehungsberechtigten möglichst früh über anstehende Kosten (Elternbrief, Elternvertreter) und prüfen Sie die Möglichkeit von Fördergeldern oder Sponsoring.

Kontaktdaten und Ansprechpartner

- Ansprechpartner innerhalb der Schule bestimmen
- Kontaktdaten der Schule und der Ansprechpartner dem Anbieter zur Verfügung stellen
- Kontaktdaten des Anbieters anfordern
- Gemeinsames Kontaktformular

Stellen Sie als Schule sicher, dass Sie im Kollegium über verantwortliche Ansprechpartner zur VuM in den beteiligten Klassen oder Jahrgängen verfügen. Fordern Sie den kooperierenden Anbieter auf, verantwortliche Kontaktpersonen bereitzustellen. Arrangieren Sie einen Austausch der Kontaktdaten. Dies vereinfacht die Organisation und ermöglicht flexibles Handeln, falls Termine abgesagt, Materialien beschafft oder Parteien nicht erreicht werden können. Tauschen Sie dafür mit Ansprechpartnern der Anbieter Kontaktdaten, wie Namen, Telefonnummern (z.B. Dienstnummer), E-Mailadressen (Dienstmail) und Anschrift (z.B. Rechnungsadresse) aus. Bereiten Sie eine Liste mit Ihren Kontaktdaten für den Anbieter vor und ergänzen Sie diese durch die Angaben des Anbieters. Ziel ist ein gemeinsames Kontaktformular.

Qualifikationsnachweise klären und prüfen

- Notwendige Qualifikationen der Anbieter zur Umsetzung der Angebote an Schulen klären
- Prüfen, ob die Qualifikationen staatlich anerkannt, gültig und den Vorgaben entsprechend sind

Schulleitungen können in der Ganztagschule eingestellte pädagogische Mitarbeiter (z.B. Erzieher oder Schulsozialarbeiter) zu Tätigkeiten im Kontext von Schulen durch Weiterbildungsmaßnahmen qualifizieren. Dabei müssen sie sich an Richtlinien und Versicherungsbestimmungen halten. Die Schulleitung ist dafür verantwortlich, mögliche Qualifikationsnachweise vom eigenen Personal sowie von Kooperationspartnern zu prüfen bzw. auf deren Notwendigkeit hinzuweisen. Gemeinsam mit den Anbietern sollten im Vorfeld notwendige Qualifikationen für bestimmte Tätigkeiten in der Schule geklärt werden. Für Sportangebote im Ganztage ist beispielsweise eine Übungsleiterlizenz C erforderlich. Falls dem Anbieter Qualifikationen für die Arbeit an Schulen fehlen, können diese teilweise durch aufsichtführende Lehrpersonen (z.B. Sportlehrkräfte) kompensiert werden. Lassen Sie sich Qualifikationen, die im Zusammenhang mit Ihrem Angebot stehen, im Original vorzeigen und in Form von kopierten Zertifikaten aushändigen. Weisen Sie Anbieter darauf hin, falls weitere Qualifikationen erbracht werden müssen. Achten Sie darauf, dass einige Qualifikationen nach einiger Zeit aufgefrischt werden müssen und nicht unbegrenzt gültig sind.

Benötigte Räume und Materialien

- Benötigte Räumlichkeiten oder Austragungsort (mit Anbieter) klären

- Benötigte Materialien (mit Anbieter) klären und eventuell Checklisten zum Anschaffen erstellen
- Beschaffung der Materialien organisieren (Anbieter, Schule, Schüler)

Räumliche und materielle Voraussetzungen gehen Hand in Hand und sind für die Durchführung vieler Angebote von großer Bedeutung. Zunächst muss die Frage geklärt werden, ob und in welchem Umfang Räumlichkeiten des Schulgeländes zur Durchführung der VuM benötigt werden, oder ob es sich um außerschulische Lernorte handelt. Dies hat, neben der An- und Abfahrt der Kinder und Jugendlichen, großen Einfluss darauf, ob Angebote für Schulen umsetzbar und interessant sind. Viele Schulen verfügen über Klassen-, Besprechungs-, Lagerräume, Pausenhöfe, Parkplätze und Sporthallen, welche sich zum Simulieren von Verkehrssituationen und als Übungsplätze (z.B. Fahrradparcours) eignen.

Für den Fall, dass Räumlichkeiten auf dem Schulgelände genutzt und reserviert werden sollen, sollte dies mit der Schulleitung und den Stundenplaner frühestmöglich abgesprochen werden. Falls die VuM im Freien stattfinden soll, sollten Alternativen für schlechtes Wetter berücksichtigt werden. Das Besuchen außerschulischer Lernorte erfordert das Informieren der Erziehungsberechtigten und die Organisation der An- und Abreise (z.B. ÖPNV).

Da für viele Angebote der VuM neben Räumlichkeiten ebenfalls Materialien (Fahrräder, Helme, Beamer, etc.) benötigt werden, ist es wichtig, sich beim Anbieter darüber zu informieren, welche Materialien gestellt werden und welche Materialien die Schule bzw. die Kinder und Jugendlichen bereitstellen müssen. Seien Sie im letztgenannten Fall darauf vorbereitet, dass Kinder und Jugendliche Material vergessen können. Prüfen Sie, über welche Materialien die Schule verfügt. Falls spezifische Materialien angeschafft werden müssen, ist es für die Etatsitzungen vieler Schulen notwendig, dies ein halbes Jahr im Voraus zu planen.

Erziehungsberechtigte informieren und einbeziehen

- Erziehungsberechtigte über Bedeutung, Ziele, Inhalte (ggf. externe Anbieter) der VuM informieren
- Erziehungsberechtigte über Materialbedarf informieren
- Erziehungsberechtigte über Durchführung (und ggf. Kosten) der VuM informieren

VuM kann nur gelingen, wenn Schule und Erziehungsberechtigte miteinander kooperieren. Hierfür sollten Sie Erziehungsberechtigte über die

Bedeutung von VuM aufklären, über schulische Projekte informieren und Möglichkeiten ihrer Unterstützung berücksichtigen.

Falls die Arbeit mit externen Anbietern geplant ist, informieren Sie Erziehungsberechtigte über Ziele, Inhalte und Kosten (z.B. mit Hilfe von Flyern oder Hinweise auf Website). Einige Erziehungsberechtigte können skeptisch wegen zusätzlicher Kosten sein, weswegen Sie auf Möglichkeiten zum Beantragen von Fördermitteln verweisen sollten. Fragen Sie (bei Bedarf) nach, ob Erziehungsberechtigte die VuM unterstützen können oder über besondere Expertise in diesen Bereichen verfügen (z.B. als Aufsicht, Fahrradwerkstatt).

Falls für die VuM besondere Materialien angeschafft oder mitgebracht werden müssen, informieren Sie hier die Erziehungsberechtigten frühzeitig. Wie gewohnt, denken Sie bitte auch daran, beim Besuchen außerschulischer Lernorte über die eigentliche Unterrichtszeit hinaus bzw. mit Treffpunkten abweichend vom Schulgelände, Erziehungsberechtigte zu informieren und deren Einverständnis einzuholen.

Vertrag

- Rahmenbedingungen mit den Anbietern schriftlich festhalten
- Vertrag aufsetzen

Damit keine Missverständnisse auftreten, sollte ein schriftlicher Vertrag mit dem Kooperationspartner aufgesetzt werden. Neben den Zielen, der Art der Durchführung, der Dauer, den benötigten Räumlichkeiten und Materialien, sollten hier finanzielle Bezüge (welche Kosten entstehen wofür?) festgehalten und Zuständigkeiten vereinbart werden. Klären Sie daher im Vorfeld mit dem Kooperationspartner alle Eventualitäten und Rechtsfragen, bevor Sie den Anbieter engagieren und diesen die Arbeit aufnehmen lassen. Die Schulleitung kann zum Sondieren Schulpersonal beauftragen. Wie bekannt, muss die Vertragsunterschrift jedoch durch die Schulleitung erfolgen. Dadurch können Aufsichtsverpflichtungen sowie Haftung bei Personen- oder Sachschäden im Vorfeld geklärt werden.

Checkliste für Schulen zur Planung und Umsetzung von VuM in Ganztagschulen

Bedeutung von VuM in der Schule

- Rahmenbedingungen und Standortfaktoren der Schule, des Stadtteils und des Schulwegs ermitteln
- Schulwege der Schüler auf Herausforderungen untersuchen
- Zielformulierung (Kompetenzen) der VuM nach Jahrgängen aufstellen

Bezug zum Rahmenlehrplan der Schule

- Schulinterne Rahmenlehrpläne auf Anknüpfungspunkte einer VuM analysieren
- Schulspezifischen Rahmenlehrplan zur VuM entwickeln

Schulinterne Kompetenzen

- Schulpersonal auf Expertise und Kenntnisse zur VuM analysieren
- Kollegiumsdiskurs über Zuständigkeit und Kompetenzen der VuM

Analyse der räumlichen Gegebenheiten

- Analyse der räumlichen Gegebenheiten (Schulhof, Sporthalle, Pausenverleih)
- Schulhof für VuM abgrenzen oder (um-)gestalten

Recherche von Maßnahmen zur VuM

- Internet-Recherche, Übersicht im Forschungsbericht „Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen“ der UDV, Landesbildungsserver, Kontakt zu Dachverbänden, ...

Kosten

- Kostenvoranschlag durch Anbieter anfordern
- Klärung der schulischen finanziellen Möglichkeiten
- Beantragen von Fördermitteln
- Elternbrief mit Kosteninformationen/ Materialbeschaffungen pro Person erstellen

Kontaktdaten und Ansprechpartner

- Ansprechpartner innerhalb der Schule bestimmen
- Kontaktdaten der Schule und der Ansprechpartner dem Anbieter zur Verfügung stellen
- Kontaktdaten der Ansprechpartner des Anbieters anfordern
- Gemeinsames Kontaktformular

Qualifikationsnachweise klären und prüfen

- Notwendige Qualifikationen der Anbieter zur Umsetzung der Angebote an Schulen klären
- Prüfen, ob die Qualifikationen staatlich anerkannt, gültig und den Vorgaben entsprechend sind

Benötigte Räume und Materialien

- Benötigte Räumlichkeiten oder Austragungsort (mit Anbieter) klären
- Benötigte Materialien (mit Anbieter) klären und eventuell Checklisten zum Anschaffen erstellen
- Beschaffung der Materialien organisieren (Anbieter, Schule, Schüler)

Erziehungsberechtigte informieren und einbeziehen

- Erziehungsberechtigte über Bedeutung, Ziele, Inhalte (ggf. externe Anbieter) der VuM informieren
- Erziehungsberechtigte über Materialbedarf informieren
- Erziehungsberechtigte über Durchführung (und ggf. Kosten) der VuM informieren

Vertrag

- Rahmenbedingungen mit den Anbietern schriftlich festhalten
- Vertrag aufsetzen

4.3 Checkliste für die Politik

Mit Hilfe dieser Checkliste sollen die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung von VuM im Ganztage aufgezogen werden. Sie umreißt die politischen Handlungsfelder, um die Zusammenarbeit mit Schulen und Anbietern zu intensivieren und die Qualität der Angebote zu gewährleisten. Die Checkliste kann von oben nach unten abgearbeitet werden. In ihr werden die Bereiche Standards, Finanzierung, Qualifikationsmöglichkeiten und Qualitätssicherung thematisiert.

Standards

- Allgemeine Bildungsstandards (Kompetenzen) einer bundesweiten VuM bestimmen
- Bundeslandspezifische Rahmenlehrpläne nach Standortfaktoren auf die VuM abstimmen
- Rahmenlehrpläne der VuM mit den Rahmenlehrplänen des Fachunterrichts auf Gemeinsamkeiten analysieren

Schulen sollen dazu beitragen, dass Schüler ihren Schulweg verantwortungsbewusst und sicher bewältigen können. Um dies zu gewährleisten und um Schulen einen Handlungsleitfaden zur Orientierung und Umsetzung von VuM zu reichen, sollte ein übergeordneter Bildungsstandard in Form von Rahmenlehrplänen zur VuM bestehen, die sich an den Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule der KMK orientieren. Auf diese Weise kann eine bundesweite Verbindlichkeit arrangiert werden. Dieser Bildungsstandard sollte allgemeine Kompetenzen nach Alters- und Jahrganggruppen umfassen und Schulen die Möglichkeit bieten, auf spezifische Standortfaktoren und Verkehrsherausforderungen reagieren zu können. Erst mit Hilfe politischer Vorgaben in Form von Rahmenlehrplänen kann VuM an Schulen verbindlich gewährleistet werden.

Anhand dieser allgemeinen Kompetenzvorgaben können Bundesländer spezifische Bedürfnisse zur Teilhabe am lokalen Verkehr ermitteln und Schulen zur Spezialisierung der Rahmenlehrpläne einer VuM auffordern.

Das Beispiel Berlin-Brandenburg zeigt dabei, dass der Rahmenlehrplan zur VuM nicht separiert von weiteren Rahmenlehrplänen bestehen muss, sondern interdisziplinär an den Fachunterricht angeknüpft werden kann. Es erscheint durchaus sinnvoll, Rahmenlehrpläne des Fachunterrichts auf gemeinsamen Kompetenzerwerb mit dem Rahmenlehrplan zur VuM zu analysieren und diese Gemeinsamkeiten im Rahmenlehrplan VuM aufzuführen.

Dieser interdisziplinäre Ansatz sollte anhand der Rahmenlehrpläne den Schulen, den unterrichtenden Lehrkräften und den Schülern bewusst gemacht werden.

Finanzierung

- (teilweise) Übernahme der Kosten für Begleitmaterial, Personal und/oder Projekte durch Bundesland/ Landkreis/ Gemeinde/ Stadt
- Prüfen, inwiefern sich Projekte für Förderprogramme eignen

Um VuM erfolgreich in Schulen umsetzen und gewährleisten zu können, werden entsprechende Materialien (z.B. verkehrssichere Fahrräder) und Fachexpertisen benötigt. Beides wird häufig durch (kommerzielle) Anbieter zur Verfügung gestellt und entlastet dadurch Schulen (z.B. Verkehrsübungsplätze). Um möglichst viele Schulen an der Expertise teilhaben zu lassen und Schülern den Zugang zu ermöglichen, sind finanzielle Unterstützungen unabdingbar. Diese können in Form einer Kostenübernahme für z.B. Personal oder Begleitmaterial (z.B. Helme, Roller, Fahrräder, Fahrradzubehör, Arbeitsblätter) erfolgen, aber auch in Form einer Teilfinanzierung oder vollständigen Finanzierung von Projekten.

Eine Förderung lokaler oder bundesweiter Projekte bzw. eine enge Kooperation mit etablierten Anbietern ist ebenfalls sinnvoll. Bei der Verteilung von Fördermitteln sollte geprüft werden, welche Materialien bezuschusst werden können und zu welchem Anteil eine VuM finanziert werden kann.

Qualifikationsmöglichkeiten

- Fortbildungen für Schulpersonal
- Fortbildungen für Anbieter

Um die Qualität und Rechtssicherheit der methodisch-didaktischen Arbeit mit Kindern und Jugendlichen im Kontext einer VuM gewährleisten zu können, sind Qualifikationsmöglichkeiten für Schulpersonal (z.B. Lehrkräfte und weitere pädagogische Mitarbeiter) und Anbieter nötig. Während viele Anbieter von VuM-Programmen zwar über die notwendige fachliche Expertise verfügen, fehlen zum Teil pädagogische Kenntnisse und Erfahrungen für die Arbeit mit den Zielgruppen an den Schulen. Auch formale und rechtliche Vorgaben sollten in den Fortbildungen thematisiert werden. In vielen Bundesländern sind Lehrkräfte dazu verpflichtet, ein Kontingent an Fortbildungsstunden jährlich zu erfüllen. Hier bietet es sich an, Fortbildungen in der VuM bereitzustellen und Anreize zur Teilnahme zu schaffen.

Die gezielte methodisch-didaktische Schulung von VuM-Coaches sollte im Auftrag der Bundesländer erfolgen, zur Arbeit in der VuM befähigen und regelmäßig aufgefrischt werden. Besonders für Berufseinsteiger (z.B. Referendare) bietet es sich an, Workshops während ihrer Ausbildung an der Landes-schulbehörde zu absolvieren und thematische Anknüpfungspunkte im Lehr-amsstudium an Universitäten zu haben. Zertifikate können die Qualitätssi-cherung für Schulen gewährleisten und die Kooperation zwischen Schulen und Partnern erleichtern. Qualifikationsmaßnahmen können zudem zum Austausch zwischen Schulen sowie Schulen und Anbietern genutzt werden.

Qualitätssicherung

- bereits existierende Angebote wissenschaftlich evaluieren
- Qualitätssiegel für Best-Practice-Beispiele vergeben
- Best-Practice-Beispiele von Rahmenlehrplänen zur VuM auf Bil-dungsservern zur Verfügung stellen

Von den bestehenden Maßnahmen ist bislang kaum eines evaluiert. Dies ist aber nötig, um Ressourcen sinnvoll und effizient nutzen zu können. Eine Evaluation ist daher unabdingbar. Die Politik muss die Evaluationen geneh-migen und durchführen (lassen) bzw. deren Durchführung finanzieren. Dabei müssen Maßnahmen und Projekte auf ihre Wirkung überprüft und der Kom-petenzwerb von Schülern gemessen werden. Im Rahmen wissenschaftli-cher Studien sollte untersucht werden, welche Wirkungen unter welchen Be-dingungen erzielt werden können und wie lang der Effekt anhält. In Abhän-gigkeit vom Wirkungsnachweis können Bund und Länder ihre Fördermittel für die VuM sinnvoll verteilen. Dafür ist es hilfreich, wenn Qualitätssiegel für besonders wirksame Maßnahmen verhängt werden und evaluierte Best-Practice-Beispiele den Schulen und Anbietern auf den Bildungsservern zur Verfügung gestellt werden. Dies bietet Schulen und Anbietern Orientierungs-möglichkeiten und dient einer langfristigen Qualitätssicherung und –steige-rung.

Checkliste für die Politik zur Planung und Umsetzung von VuM in Ganztagschulen

Standards

- Allgemeine Bildungsstandards (Kompetenzen) einer bundesweiten VuM bestimmen
- Bundeslandspezifische Rahmenlehrpläne nach Standortfaktoren auf die VuM abstimmen
- Rahmenlehrpläne der VuM mit den Rahmenlehrplänen des Fachunterrichts auf Gemeinsamkeiten analysieren

Finanzierung

- (teilweise) Übernahme der Kosten für Begleitmaterial, Personal und/oder Projekte durch Bundesland/ Landkreis/ Gemeinde/ Stadt
- Prüfen, inwiefern sich Projekte für Förderprogramme eignen

Qualifikationsmöglichkeiten

- Fortbildungen für Schulpersonal
- Fortbildungen für Anbieter

Qualitätssicherung

- bereits existierende Angebote wissenschaftlich evaluieren
- Qualitätssiegel für Best-Practice-Beispiele vergeben
- Best-Practice-Beispiele von Rahmenlehrplänen zur VuM auf Bildungsservern zur Verfügung stellen

Literaturverzeichnis

Literatur:

Arnoldt, B. (2011). *Kooperation zwischen Ganztagschule und außerschulischen Partnern. Entwicklung der Rahmenbedingungen.* In N. Fischer, H. G. Holtappels, E. Klieme, T. Rauschenbach, L. Stecher & I. Züchner (Hrsg.), *Ganztagschule. Entwicklung, Qualität, Wirkungen: längsschnittliche Befunde der Studie zur Entwicklung von Ganztagschulen (StEG) (Studien zur ganztägigen Bildung).* Weinheim: Beltz Juventa. S. 312-330.

Coelen, T. & Rother, P. (2014). *Weiteres pädagogisch tätiges Personal a Ganztagschulen.* In Coelen, T. & Stecher, L. (Hrsg.), *Die Ganztagschule. Eine Einführung (Grundlagentexte Pädagogik).* Weinheim: Beltz Juventa. S. 111-126.

Daubitz, S., Schwedes, O., & Klindworth, V. (2015). *Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung (Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung).* Berlin: Technische Universität Berlin.

Deutsche gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.). (2018). *Statistik Schüle unfallgeschehen 2016,* Berlin.

Euler, H. (2010). *Ausbildung zum Schulbusbegleiter/in.* Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Fröhlich, Werner (2010). *Fahrradwerkstatt.* Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Giese, M. & Weigelt, L. (2017). *Inklusiver Sport- und Bewegungsunterricht: Theorie und Praxis aus Sicht der Förderschwerpunkte.* Aachen: Meyer & Meyer.

Isemann, Monika & Schumacher, Maike (2010). *Auf Rollen und Rädern.* Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Jurecka, Joachim (2010a). *Driving Forces. Module 1: Transport Choices.* Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Jurecka, Joachim (2010b). *Driving Forces. Module 2: Traffic Accidents – who, where, when and why?.* Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Jurecka, Joachim (2010c). *Driving Forces. Module 3: What Affects Safe Driving?*. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Jurecka, Joachim (2010d). *Driving Forces. Module 4: Conflicts*. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Klafki, W. (2007). *Neue Studien zur Bildungstheorie und Didaktik. Zeitgemäße Allgemeinbildung und kritisch-konstruktive Didaktik* (6. Aufl.). Beltz.

Kultusministerkonferenz (Hrsg.). (2018). *Allgemeinbildende Schulen in Ganztagsform in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland*, Berlin.

Kultusministerkonferenz. (2012). *Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule* (Beschluss der KMK vom 10.05.2012). Bundesrepublik Deutschland.

Kraft, Martin (2010a). *Neue Rad-Wege ab Klasse 5*. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Kraft, Martin (2010b). *Mit dem Fahrrad auf die Datenautobahn*. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Leussidis, E. (2016). Aufgaben und Veränderungsbedarf des weiteren pädagogisch tätigen Personals an Ganztagschulen. Eine Analyse anhand des empirischen Materials der Studie zur Entwicklung von Ganztagschulen (StEG). *Gießener Beiträge zur Bildungsforschung* (11) unter <https://d-nb.info/1081897686/34>. 7-54.

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

Mittendrin e.V. (Hrsg.). (2012). *Eine Schule für alle: Inklusion umsetzen in der Sekundarstufe*. Mülheim an der Ruhr: Verlag an der Ruhr.

Ministerium für Schule, Jugend und Kinder NRW (Hrsg.). (2003). Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule: Rahmenvorgabe (1. Aufl.). Frechen: Ritterbach.

Nicolai, Bernd (2010). Schüler helfen Schüler – Peer Projekt für den Ganztags. Projekt Schülermentoren Mobilität und Verkehr. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Prengel, A. (2006). Pädagogik der Vielfalt: Verschiedenheit und Gleichberechtigung in Interkultureller, Feministischer und Integrativer Pädagogik (3. Auflage). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Reich, K. (2016). Inklusion: Herausforderungen an den Schulsport. In S. Ruin, S. Meier, H. Leineweber, D. Klein & C. Buhren (Hrsg.), *Inklusion im Schulsport: Anregungen und Reflexionen* (S. 14–28). Weinheim: Beltz.

Richter, Ingo (2008). *Rechtsfragen der Ganztagschule*. In Coelen & Otto H.-U. (Hrsg.), *Grundbegriffe Ganztagsbildung. Das Handbuch*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, S. 585-593.

Schrödel, Helmut (1999). *Der Tote Winkel. Gefahren erkennen, vermeiden, bewältigen*. München.

Statistisches Bundesamt (2019a). *Verkehr - Verkehrsunfälle 2018 Fachserie 8 Reihe 7*. Wiesbaden.

Stöppler, R. (2002). *Mobilitäts- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung*. Bad Heilbrunn: Klinkhardt Verlag.

Sturm, T., & Wagner-Willi, M. (2018). *Handbuch schulische Inklusion*. Opladen: Verlag Barbara Budrich.

Thiel, A., Teubert, H., & Kleindienst-Cachay, C. (2010). *Die „bewegte Schule“ auf dem Weg in die Praxis. Theoretische und empirische Analysen einer pädagogischen Innovation (4.)*. Schneider-Verl. Hohengehren.

Verordnung über den Bildungsgang der Grundschule Berlin. , GVBl. 2005, 16, 140 § (2005).

Zehnpfennig, Andreas (2010a). *Online-Schülerzeitung*. Ein Projekt für den Ganztag. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Zehnpfennig, A. (2010b). *Soziales Lernen (Basiskurs)*. Unfallforschung der Versicherer (UDV): Berlin.

Internetquellen:

ADAC Berlin Brandenburg e.V. (2013). *Mit dem Bike und zu Fuß sicher unterwegs.* Zugriff am 05.08.2019 um 21:30 Uhr unter http://www.berlin-sicher-mobil.de/md/1389279059_file.pdf.

ADAC e.V. (2015). *Toter Winkel bei LKW, Bus und PKW.* Zugriff am 05.08.2019 um 21:15 Uhr unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_2015_toter_winkel_1215_244315.pdf.

ADAC e.V. (2017). *Jugend-Turnier. Wer wird Fahrrad-Champion?.* Zugriff am 05.08.2019 um 21:01 Uhr unter https://www.adac-sh.de/fileadmin/download/verkehr_technik/Sicherheitsprogramme/2017-VEK_2832780_BRO_Fahrrad_Bauanleitung_12_16_V7.pdf.

ADAC e.V. (2018). *Achtung Auto.* Zugriff am 05.08.2019 um 21:59 Uhr unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/AchtungAuto_Programm-flyer_48270.pdf.

ADAC e.V. (2019, 09. März). *Achtung Auto.* Zugriff unter <https://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr/verkehrserziehung/verkehrssicherheitsprogramme/achtung-auto/default.aspx> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 21:58 Uhr.

ADAC Schleswig Holstein (2019, 05. August). *Jugend-Fahrrad-Turnier.* Zugriff unter <https://www.adac-sh.de/verkehr-und-technik/sicherheitsprogramme/fuer-kinder/jugend-fahrrad-turnier.html> Letzter Zugriff am 15.07.2019 um 20:19 Uhr.

ADAC Stiftung (2018). *Die Verkehrswelt erleben. Jugendliche sensibilisieren.* Zugriff am 05.08.2019 um 22:15 Uhr unter http://www.berlin-sicher-mobil.de/md/1543307162_file.pdf.

AOL Verlag (2019, 30 Juli). *Sicher zum Fahrradführerschein.* Zugriff unter <https://www.aol-verlag.de/8151-sicher-zum-fahrradfuehrerschein.html> Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 15:04 Uhr.

BAST (2019). *Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden.* Zugriff am 15.07.2020 um 10:26 Uhr unter https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf;jsessionid=280A49CE6DD32AF35D5AF91CB15B8C8D.live21301?__blob=publicationFile&v=7.

Behörde für Schule und Berufsbildung (2013). *Mein Fahrrad-Tagebuch.* Zugriff am 15.07.2019 um 16:59 Uhr unter <https://bildungsserver.hamburg.de/content-blob/2193466/360f2f1d526664fbeb02739257fc1637/data/ftb-fahrradtagebuch.pdf>.

Behörde für Schule und Bildung (2010). *Fahr Rad Mobil. Für die Klassen 5 bis 7.* Zugriff am 14.07.2019 um 14:04 Uhr unter <https://bildungsserver.hamburg.de/content-blob/2365884/9353c3ebab2dfa5bbbc79a1674c8e6e4/data/frm-07-2010-schuelerheft.pdf>.

Berlin sicher Mobil (2019a, 5. August). *Mit Helm – aber sicher!.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp88.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 17:13 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019b, 5. August). *Aufgepasst mit ADACUS.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp38.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 17:23 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019c, 5. August). *Sicher zu Fuß zur Schule.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-kinder.bsmp36.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 18:50 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019d, 5. August). *Zu Fuß zur Schule.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp30.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 19:12 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019e, 05. August). *Mobililli und der UmweltTiger.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp12.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:12 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019f, 05. August). *Die Gefahren des toten Winkels am LKW.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp33.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019.

Berlin sicher Mobil (2019g, 05. August). *Vorsicht „Toter Winkel“ am LKW.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp93.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019.

Berlin sicher Mobil (2019h, 05. August). *SchülerInnen befragen Senioren zum Thema Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-schule.bsmp78.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 21:25 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019i, 05. August). *Mit dem Bike und zu Fuß sicher unterwegs.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp59.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 21:28 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019j, 05. August). *Abgefahren.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp29.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 19:24 Uhr.

Berlin sicher Mobil (2019k, 05. August). *ADAC Verkehrswelt.* Zugriff unter <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-fussgaenger.bsmp79.htm> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 22:21 Uhr.

Berliner Vorschrifteninformationssystem (2004)¹². Schulgesetz für das Land Berlin unter http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/100b/page/bsbe-prod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=1&fromdoctoc=yes&doc.id=jlr-SchulGBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0#jlr-SchulGBEV52P19. Letzter Zugriff am 19.12.2019 um 13.36 Uhr.

Behörde für Schule und Bildung (2010). *Fahr Rad Mobil. Für die Klassen 5 bis 7.* Zugriff am 14.07.2019 um 14:04 Uhr unter <https://bildungsserver.hamburg.de/content-blob/2365884/9353c3ebab2dfa5bbbc79a1674c8e6e4/data/frm-07-2010-schuelerheft.pdf>.

Behörde für Schule und Berufsbildung (2013). *Mein Fahrrad-Tagebuch.* Zugriff am 15.07.2019 um 16:59 Uhr unter <https://bildungsserver.hamburg.de/content-blob/2193466/360f2f1d526664fbef02739257fc1637/data/ftb-fahrradtagebuch.pdf>

¹² Letzte Änderung am 09.04.2019.

Bresges, A., Hofmann, U. & Weber, J. (keine Angabe). *Crash Kurs NRW. Realität erfahren-echt hart.* Zugriff am 05.08.2019 um 22:23 Uhr unter <https://www.schulministerium.nrw.de/docs/Schulsystem/Unterricht/Lernbereiche-und-Faecher/Weitere-Bereiche/Verkehrserziehung/Formen-der-Mobilitaet/Crash-Kurs-NRW/Modulhandbuch.pdf>.

Bridgestone Deutschland GmbH (2019, 5. August). *Schulanfänger kommen "Sicher zur Schule" mit Bridgestone, der Deutschen Verkehrswacht und Känguru Lenni.* Zugriff unter <https://www.pressebox.de/pressemitteilung/bridgestone-deutschland-gmbh/Schulanfaenger-kommen-Sicher-zur-Schule-mit-Bridgestone-der-Deutschen-Verkehrswacht-und-Kaenguru-Lenni/boxid/623061> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 17:17 Uhr.

BUND Berlin (2018). Fuß zur Schule. Selbst sicher mobil. Zugriff am 05.08.2019 unter http://www.berlin-sicher-mobil.de/md/1527584005_file.pdf.

BV Kinderneurologie-Hilfe e.V. (Hrsg.) (2018). *Mit Helm – aber sicher!.* Zugriff am 13.07.2019 um 19.24 Uhr unter http://www.berlin-sicher-mobil.de/md/1527851644_file.pdf.

BV Kinderneurologie-Hilfe e.V. (Hrsg.) (2018). *Mit Helm – aber sicher!.* Zugriff am 13.07.2019 um 19.24 Uhr unter http://www.berlin-sicher-mobil.de/md/1527851644_file.pdf.

Cox, S., Friedrich, K. & Walgern, J. (2010a). *Die Rollerbande. Spielen, lernen und bewegen mit Rollern in der Kita.* Zugriff am 05.08.2019 um 19:47 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/KITA/Spiel_u_Projektideen/RADschlag-Projekt_Rollerbande.pdf.

Cox, S., Friedrich, K., Walgern, J. & Mohrhardt, M. (2010b). *Roller- und Fahrradparcours. Bewegungs- und Entwicklungsförderung in der Kita.* Zugriff am 14.07.2019 um 15:03 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/KITA/Spiel_u_Projektideen/RADschlag-Roller-_und_Fahrradparcours.pdf.

Deutsche Sporthochschule Köln (2010). *RADschlag-Checkliste. Organisation eines Schulradrennens.* Zugriff am 14.07.2019 um 13:29 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Datenbank/RADschlag-Dokumente/RADschlag-Checkliste_Organisation_eines_Schulradrennens.pdf.

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2020). *Versicherungsschutz von Schülern.* Zugriff am 23.01.20 um 15:26 Uhr unter: https://www.dguv.de/de/versicherung/versicherte_personen/kinder/schueler/index.jsp

Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2019, 5. August). *Aktionsideen.* Zugriff unter <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmachen/aktionsideen> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 18:58 Uhr.

Fahrradportal (2020a, 02. April). Velo-Kids. Radfahrausbildung im realen Straßenverkehr. Zugriff unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/velokids>. Letzter Zugriff am 02.04. 2020 um 13:42 Uhr.

Fahrradportal (2020b, 02. April). Velo-Kids. Radfahrausbildung im realen Straßenverkehr. Zugriff unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/nrvp-projekte>. Letzter Zugriff am 02.04. 2020 um 13:42 Uhr.

Fuss e.V. (2019, 05 August). *Schüler befragen Senioren zu ihrem Verkehrsverhalten.* Zugriff unter <https://www.senioren-sicher-mobil.de/schueler-befragen-senioren.html> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 21:25 Uhr.

Hamburger Bildungsserver (2019a, 30. Juli). *Mein Fahrrad-Tagebuch.* Zugriff unter <https://bildungsserver.hamburg.de/fahrradtagebuch/> Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 16:59 Uhr.

Hamburger Bildungsserver (2019b, 05. August). *Fahrradprojekte.* Zugriff unter <https://bildungsserver.hamburg.de/projekte-und-unterrichtsvorhaben/2115102/fahr-rad-mobil.html> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 16:55 Uhr.

Jörres, N., Schmidt, A. & Gerhards, A. (2010). *Roller- und Fahrradparcours II. Bewegungs- und Entwicklungsförderung in der Kita.* Zugriff am 14.07.2019 um 15:09 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Datenbank/RADschlag-Dokumente/RADschlag-Roller-_und_Fahrradparcours_II_End.pdf.

Berufsförderungswerk, BGW, Josefsheim & DRS (Hrsg.) (2019). *Kompetent mobil. Förderung der Mobilitätskompetenz von Menschen mit Behinderung.* Zugriff am 04.04.2020 um 15:44 Uhr unter <http://www.kompetent-mobil.de/tool/pdf/pdf1.pdf>

Kultusministerkonferenz. (2019). Schulgesetze der Länder in der Bundesrepublik Deutschland unter <https://www.kmk.org/dokumentation-statistik/rechtvorschriften-lehrplaene/uebersicht-schulgesetze.html>. Zugriff am 19.12.2019 um 13.33 Uhr.

Polizei-dein-Partner (2012a, 26. März). *Der Verkehrspolizist kommt in die Schule. Radfahrtraining in der Grundschule.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/themen/verkehrserziehung/detailansicht-verkehrserziehung/artikel/der-verkehrspolizist-kommt-in-die-schule.html> Letzter Zugriff am 14.07.2019 um 12:21 Uhr.

Polizei-dein Partner (2012b, 15. Januar). *Der Bremstest. Wo kommt dein Fahrrad zum Stehen.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/themen/verkehrserziehung/detailansicht-verkehrserziehung/artikel/der-brems-test.html> Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 17:30 Uhr.

Polizei-dein-Partner (2015, 2. November). *Radfahrtrainings für Flüchtlinge.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/nc/themen/verkehrserziehung/detailansicht-verkehrserziehung/artikel/radfahrtrainings-fuer-fluechtlinge.html> Letzter Zugriff am 14.07.2019 um 12:31 Uhr.

Polizei NRW (2018, 14. November). *Crash Kurs NRW.* Zugriff unter <https://polizei.nrw/artikel/crash-kurs-nrw-0> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 22:18 Uhr.

Polizei-dein-Partner (2019a, 03. Juni). *Onlinemalbuch.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/service/spielen-malen-sehen.html> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 17:33 Uhr.

Polizei-dein-Partner (2019b, 03. Juni). *Mach´s richtig. Ein Verkehrsfilm für Kinder.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/service/spielen-malen-sehen.html> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:03 Uhr.

Polizei-dein-Partner (2019c, 03. Juni). *Spiele.* Zugriff unter <https://www.polizei-dein-partner.de/service/spielen-malen-sehen.html> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:36 Uhr.

Polizei-Hamburg-Podcast (2020, 02. April). Podcast Verkehrskasper. Zugriff unter <https://www.polizei.hamburg/verkehrspraevention/13760864/verkehrskasper/>. Letzter Zugriff am 02.04.2020 um 13:55 Uhr.

RADschlag (Hrsg.) (2010). *Spiele mit Partner und in der Gruppe auf und mit dem Roller.* Zugriff am 05.08.2019 um 19:55 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/KITA/Spiel_u_Projektideen/RADschlag_Rollerspiele.pdf.

RADschlag (Hrsg.) (2011). *Eine Fahrradwerkstatt in der Schule.* Zugriff am 14.07.2019 um 13:32 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Projektideen/RADschlag-Projektidee_Fahradwerkstatt.pdf.

Schilling, F. (2009). *Expertise zur Frage des Aufsteigens aufs Fahrrad und Absteigens vom Fahrrad in der Verkehrserziehung von Schülern der 3. Und 4. Klasse.* Zugriff am 13.07.2019 um 18:34 Uhr unter https://www.verkehrswacht-medien-service.de/wp-content/uploads/vms-expertise_zum_aufsteigen_rad_schilling.pdf.

SMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2020, 04 April). *Mobil teilhaben.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobil-teilhaben/>. Letzter Zugriff am 04.04.2020 um 15:47 Uhr.

Statistisches Bundesamt (2019). *Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2018.* Zugriff am 15.07.2020 um 15.32 Uhr unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405187004.pdf?__blob=publicationFile

Unfallkasse Baden-Württemberg (2016). *Fragen & Antworten zum Versicherungsschutz von Schülern/-innen während der Teilnahme an schulischen Betreuungsmaßnahmen.* Zugriff am 22.08.2019 um 20:07 Uhr unter https://www.ukbw.de/fileadmin/media/dokumente/versicherte/kinder-schueler-studierende/Infoblatt_Schueler_12_2015.pdf.

Unfallkasse Berlin (Hrsg) (2017a). *Der mobile Bär. Arbeits- und Erkundungsheft für den sicheren Schulweg.* Zugriff am 15.07.2019 um 12:49 Uhr unter https://www.unfallkasse-berlin.de/fileadmin/user_data/service/broschueren/informationen-fur-lehrkraefte/unterrichtseinheiten-verkehrserziehung/Arbeits-_und_Erkundungsheft_Der_mobile_Baer_Unfallkasse_Berlin.pdf.

Unfallkasse Berlin (Hrsg) (2017b). *Lehrer Begleitheft. Der mobile Bär.* Zugriff am 15.07.2019 um 12:49 Uhr unter https://www.unfallkasse-berlin.de/fileadmin/user_data/service/broschueren/informationen-fur-lehrkraefte/unterrichtseinheiten-verkehrserziehung/Lehrerbegleitheft_Der_Mobile_Baer_Unfallkasse_Berlin.pdf.

Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (2019). *Schulwegsicherheit.* Zugriff am 13.07. 2019 um 19.04 Uhr unter <http://www.vbb.de/de/article/shop/schulwegsicherheit/schulwegsicherheit/604102.html>.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2010a). *Unterrichtsidee Stadtrallye.* Zugriff am 14.07.2019 um 13:50 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/6_Stadtrallye.pdf.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2010b). *Kinderstadtteilplan und –stadtteilbuch.* Zugriff am 14.07.2019 um 15:44 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/VCD_Kinderstadtteilplan.pdf.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2010c). *Schulwegplan.* Zugriff am 14.07.2019 um 15:31 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/1_Schulwegplan.pdf.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2010d). *Schulmobilitätsplan.* Zugriff am 14.07.2019 um 14:43 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/3_Schulwegmobilitaetsplan.pdf.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2010d). *Schulmobilitätsplan.* Zugriff am 14.07.2019 um 14:43 Uhr unter http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/3_Schulwegmobilitaetsplan.pdf.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019). *Tipps zur Durchführung der Aktionstage.* Zugriff am 05.08.2019 um 18:53 Uhr unter https://www.zu-fuss-zur-schule.de/images/content/docs/material/2019/Tipps_2019.pdf.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019a, 30. Juli). *Ein Überblick über unsere Medien zur Radfahrausbildung.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/medien-zur-radfahrausbildung/>. Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 14:53 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019b, 30. Juli). *Fahrradparcours*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/parcours.html>. Letzter Zugriff: 30.07.2019; 14:57 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019c, 30. Juli). *Die Radfahrausbildung Baden-Württemberg*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule-baden-wuerttemberg/set-die-radfahrausbildung-baden-wuerttemberg/>. Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 15:18 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019c, 30. Juli). *Die Radfahrausbildung Baden-Württemberg*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule-baden-wuerttemberg/set-die-radfahrausbildung-baden-wuerttemberg/>. Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 15:18 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019d, 30. Juli). *Die Radfahrausbildung – Arbeitsheft und Portal für 3. & 4. Klasse*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/die-radfahrausbildung-arbeitsheft-portal-fuer-klasse-3-4/>. Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 16:56 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019e, 30. Juli). *Die Radfahrausbildung in Jugendverkehrsschulen*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/die-radfahrausbildung-in-jugendverkehrsschulen/>. Letzter Zugriff am 30.07.2019 um 17:09 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019f, 30. Juli). *Worauf achten beim Fahrradkauf*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/worauf-achten-beim-fahrradkauf/>. Letzter Zugriff am 30.0.2019 um 17:42 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019g, 05. August). *Spannband - Brems Dich*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/sicherheitsartikel-grundschule/spannband-brems-dich/>. Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 19:09 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019h, 05. August). *Bewegungssicher dank „move it“*. Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/velofit-bewegung/move-it/> Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:04 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019i, 05. August). *Bewegungsspiele GS.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/velofit-bewegung/bewegungsspiele-gs/>. Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:07 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019j, 05. August). *Velofit & Bewegung.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/velofit-bewegung/>. Letzter Zugriff am 05.08.2019 um 20:09 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019k, 07. August). *Das Lehrerhandbuch für Klassen 1-4.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/radfahrausbildung/das-lehrerhandbuch-fuer-klasse-1-4/>. Letzter Zugriff am 07.08.2019 um 11:32 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019l, 07. August). *Mein Schulweg. Arbeitsheft und Online-Portal für die 1. Klasse.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/klasse1und2/mein-schulweg-arbeitsheft-und-online-portal-fuer-die-1-klasse/>. Letzter Zugriff am 07.08.2019 um 11:35 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019m, 07. August). *Gefahren meistern. Arbeitsheft und Online-Portal für die 2. Klasse.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/klasse1und2/gefahren-meistern-arbeitsheft-und-online-portal-fuer-die-2-klasse/>. Letzter Zugriff am 07.08.2019 um 11:37 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019n, 07. August). *Die Radfahrausbildung. Das Arbeitsheft für die 3. Und 4. Klasse.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/radfahrausbildung/die-radfahrausbildung-das-arbeitsheft-fuer-die-3-und-4-klasse/>. Letzter Zugriff am 07.08.2019 um 11:39 Uhr.

VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH (2019o, 27. August). *Roller fahren.* Zugriff unter <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/radfahren-lernen-kinder-nicht-ueber-nacht/roller-fahren/>. Letzter Zugriff am 24.08.2019 um 12:22 Uhr.

Verkehrserziehung, Zeitschrift und Medien für Verkehrserziehung & Prävention (2019, 15.07.2019). https://www.verkehrs-erziehung.de/sixcms/media.php/4693/ProduktKatalog_Verkehrserziehung_WEB.pdf. Letzter Zugriff am 15.07.2019 um 20.50 Uhr.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ganztagschulen nach Schulformen und Organisationsform in Prozent (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 6*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	23
Abbildung 2: Qualifikationen des weiteren pädagogisch tätigen Personals an Ganztagschulen in Prozent (nach Coelen & Rother, 2014, S. 113; basierend auf Daten des StEG-Konsortiums aus dem Jahr 2007)	25
Abbildung 3: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Baden-Württemberg nach Schulformen (nach KMK, 2019 S. 4*, 5*, 6*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	30
Abbildung 4: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Baden-Württemberg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 38*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)	31
Abbildung 5: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Bayern nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 6*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*)	33
Abbildung 6: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Bayern (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 38*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)	34
Abbildung 7: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Berlin nach Schulformen (nach KMK, 2019, 4*, 5*, 9*, 10*, 12*, 14*)	36
Abbildung 8: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Berlin (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 41*, 42*, 44*, 46*).....	37
Abbildung 9: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Brandenburg nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	39
Abbildung 10: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Brandenburg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)	40

Abbildung 11: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Bremen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*,9*, 10*, 12*).....	42
Abbildung 12: Anteil der Schüler nach Schulform und offener und gebundener Form des Ganztages in Bremen (nach KMK, 2019, S. 36*, 41*, 42*, 44*).....	43
Abbildung 13: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Hamburg nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 5*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	44
Abbildung 14: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Hamburg (nach KMK, 2019, S. 36*, 37*, 41*, 42*, 44*, 46*)	45
Abbildung 15: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Mecklenburg-Vorpommern nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 7*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	47
Abbildung 16: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Mecklenburg-Vorpommern (nach KMK, 2019, S. 39*, 41*, 42*, 44*, 46*).....	48
Abbildung 17: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Nordrhein-Westfalen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*,6*, 7*,8*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	50
Abbildung 18: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Nordrhein-Westfalen (nach KMK, 2019, S. 36*, 38*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*).....	51
Abbildung 19: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Rheinland-Pfalz nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 6*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	53
Abbildung 20: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Rheinland-Pfalz (nach KMK, 2019, S. 36*, 38*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)	54

Abbildung 21: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen im Saarland nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 8*, 9*, 10*, 12*, 14*).....	55
Abbildung 22: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform im Saarland (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 40*, 41*, 42*, 44*, 46*)	56
Abbildung 23: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Sachsen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 9*, 12*, 14*)	58
Abbildung 24: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Sachsen (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 44*, 46*)	59
Abbildung 25: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Schleswig-Holstein nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)	61
Abbildung 26: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Schleswig-Holstein (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)	62
Abbildung 27: Anteil und Organisationsformen der Ganztagschulen sowie Anteil der Halbtagschulen in Thüringen nach Schulformen (nach KMK, 2019, S. 4*, 7*, 9*, 10*, 12*, 14*)	64
Abbildung 28: Anteil der Schüler in offener und gebundener Form des Ganztages je Schulform in Thüringen (nach KMK, 2019, S. 36*, 39*, 41*, 42*, 44*, 46*)	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verteilung der Ganztagschulen nach den Organisationsformen (vgl. KMK, 2019, S. 4*-10*,12*,14*, 36*- 42*, 44*, 46*).	21
Tabelle 2: Anzahl und Anteil des weiteren pädagogisch tätigen Personals in Ganztagschulen in den Bundesländern (vgl. Leussidis, 2016, S. 29).	25
Tabelle 3: Einstufung des Potentials einer VuM in Abhängigkeit vom Anteil des offenen Ganztags.....	29
Tabelle 4: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Baden-Württemberg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	31
Tabelle 5: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Bayern (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	34
Tabelle 6: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Berlin (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*) .	37
Tabelle 7: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Brandenburg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	41
Tabelle 8: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Bremen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	43
Tabelle 9: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Hamburg (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	45
Tabelle 10: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Mecklenburg-Vorpommern (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*).....	48
Tabelle 11: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Nordrhein-Westfalen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	51

Tabelle 12: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Rheinland-Pfalz (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*).....	54
Tabelle 13: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Saarland (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	56
Tabelle 14: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Sachsen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*)	59
Tabelle 15: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Schleswig-Holstein (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*).....	63
Tabelle 16: Einstufung der Potentiale für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Thüringen (vgl. KMK, 2019, S. 36*, 40*, 41*, 42*, 46*).....	65
Tabelle 17: Maßnahmen einer VuM mit dem Fahrrad	69
Tabelle 18: Maßnahmen einer VuM für Fußgänger	72
Tabelle 19: Maßnahmen für eine VuM mit dem Roller.....	74
Tabelle 20: Diverse Maßnahmen für eine VuM.....	76
Tabelle 21: Mögliche Stationen beim Verkehrstag zum Schulanfang	178

Anhang

Bei der Darstellung der Maßnahmen und Möglichkeiten zur VuM wird nach Fahrrad (A1), zu Fuß (A2), Roller (A3) und Diverses (A4) unterschieden. Dabei wird jeweils bei jeder aufgeführten Maßnahme ein allgemeiner Überblick über das Projekt bzw. seine Module gegeben. Der *allgemeine Überblick* gliedert sich in die folgenden acht Stichpunkte. Die **Schul- und Organisationsform** legt dar, ob das Projekt im Fach-, Projektunterricht, Ganztags- oder fächerübergreifend umsetzbar ist. Das **Alter/ die Klassenstufe** definieren die Zielgruppe. Die **Teilnehmeranzahl** liefert Auskünfte über die Gruppengröße. Die **Dauer** umfasst die Durchführung des gesamten Projekts, welches teilweise aus mehreren Modulen besteht. Mit Hilfe einer Auflistung sollen wesentliche **Materialien**, die zur Durchführung benötigt werden, dargestellt werden, wobei diese durch spezifische Anforderungen einzelner Module zum Teil ergänzt werden müssen. Eine umfassende Auflistung ist aufgrund der Menge oder der Variationsmöglichkeiten nicht immer möglich. Darüber hinaus kann bei größeren Projekten mit verschiedenen Modulen nicht dargestellt werden, welches Modul spezifisches Material benötigt. Die **räumlichen Voraussetzungen** schlagen den Ort der Durchführung vor, welcher im Klassenraum, auf dem Schulhof oder in der Sporthalle liegen kann. Darüber hinaus können auch Orte außerhalb der Schule genannt werden. Unter den **personellen Voraussetzungen** werden Akteure genannt, die prinzipiell für eine Durchführung in Frage kommen. Mindestens einer der aufgelisteten Akteure könnte die entsprechende VuM durchführen. Unter **Kooperationspartnern** werden abschließend Partner zusammengetragen, welche die Durchführung unterstützen und organisieren.

A1 Maßnahmen und Möglichkeiten einer VuM mit dem Fahrrad

Motorisches Radfahrtraining

Schul- und Organisationsform	Ganztag, Sportunterricht
Alter/ Klassenstufe	6-10 Jahre / 1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Fahrrad pro Teilnehmer, Pylonen
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Verkehrssicherheitsberater
Kooperationspartner	Fahrradvereine, Verkehrspolizist, Automobilclubs

Beschreibung der zentralen Inhalte:

An vielen Orten existiert zum Ende der Primarstufe eine verpflichtende Radfahrprüfung. Im Folgenden werden Übungsmöglichkeiten dargestellt, welche die Sicherheit und Selbstständigkeit der Schüler fördern. Mögliche Themen und Inhalte sind **Grundfertigkeiten des Radfahrens trainieren**, indem zielgerichtet Strecken zwischen zwei Punkten zurückgelegt werden sollen. Das Fahrrad **Schieben und Aufsteigen**, indem das Fahrrad von der Gehwegseite geschoben und nach rechts auf- und abgestiegen wird. Kraftvoll und effizient **Treten**, indem das Schwungholen geübt wird. In Gruppen oder allein **im Kreis fahren** und dabei Zusatzaufgaben wie Handheben, Bremsbereitschaft und Abstandhalten zu bewerkstelligen. Außerdem kann durch das Durchqueren einer schmalen Gasse das **Fahren auf einer Spur** geübt werden. Mit Hilfe eines Parcours in Form der Zahl acht können die Schüler **Slalom fahren**. Die Länge und Schwierigkeit kann durch den Abstand der Pylonen oder Zusatzaufgaben variiert werden. Durch das entgegengesetzte Fahren von Schüler in zwei Kreisen können **Kreuzungen** oder Situationen mit **Gegenverkehr** geübt und simuliert werden. Eine besondere Herausforderung stellt ein durch Pylonen abgesteckter Raum dar, in welchem alle Schüler **durcheinander fahren** und unter Berücksichtigung von Verkehrsregeln sowie Absprachen ihren Weg selbst finden müssen. In Anlehnung an die Maßnahmen vom ADAC können mit unterschiedlichen Stationen **Fahrradparcours** erstellt werden, wodurch Differenzierungsmöglichkeiten geboten und verschiedene Aufgaben erfüllt werden können (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, 28-39).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Fahrradportal Projekte (Velo Kids)

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	k. A.
Räumliche Voraussetzungen	k. A.
Personelle Voraussetzungen	k. A.
Kooperationspartner	Bund für Umwelt und Naturschutz Berlin, Polizei, Landesverkehrswacht Berlin, Schule, Eltern

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Ziel des Projekts ist es, die Radfahrausbildung bundesweit zu verbessern. Hierfür wird in den beteiligten Bundesländern untersucht, welche Bedeutung der Schonraum (z.B. Parkplätze, Schulhöfe, Sporthallen) für eine erfolgreiche Radfahrausübung hat. Darüber hinaus werden Anforderungen der Radfahrausbildung und Hemmnisse von Schulen untersucht, um Kinder und Jugendliche auf ein sicheres und selbstständiges Radfahren im Straßenverkehr vorzubereiten. Neben Ansätzen inklusiver Förderung, sollen am Ende Fortbildungsmaßnahmen und Kooperationsmöglichkeiten geschaffen werden (vgl. Fahrradportal 2020a).

Evaluation/Gütesiegel: Wird zwischen November 2019 und Oktober 2022 in Berlin, Brandenburg und Hamburg unter unterschiedlichen Voraussetzungen evaluiert. Die Ergebnisse dieser mehrjährigen Evaluation sollen von Schulen und Anbietern dazu genutzt werden, die eigene VuM weiter zu optimieren.

Weitere Hinweise:

Es werden weitere Projekte wie mobile Pannenhelfer (vgl. Fahrradportal 2020b) angeboten und teilweise bundesweit gefördert.

Radfahrkurse für Flüchtlinge

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	15-25 Teilnehmer
Dauer	k. A.
Material	Fahrrad und Helm pro Schüler, Abbildungen
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof oder Verkehrsübungsplatz
Personelle Voraussetzungen	Verkehrspolizist, Dolmetscher
Kooperationspartner	Polizei

Beschreibung der zentralen Inhalte:

In diesem Projekt soll die Verkehrssicherheit von Geflüchteten gefördert werden, indem sich diese mit Fahrrädern, Verkehrsregeln und dem Radfahren auseinandersetzen. Vor dem praktischen Training werden zunächst Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit überprüft und die Helmpflicht thematisiert. Im Anschluss werden Geschicklichkeitsübungen und Verkehrssituationen mit Hilfe von Radfahrparcours durchgeführt, wodurch auf Grundregeln des Straßenverkehrs und Fertigkeiten beim Radfahren vorbereitet werden kann. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei die Sprachbarriere dar, weswegen teilweise Hemmungen der Schüler bestehen und Sprachvermittler notwendig sind (vgl. Polizei-dein-Partner, 2015).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Der Verkehrspolizist kommt in die Schule

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektwoche, Elternabend
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	1-2 Unterrichtseinheiten
Material	Fahrrad und Helm pro Schüler, Handpuppen, Musikinstrumente,
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Verkehrspolizist
Kooperationspartner	Polizei

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Der Besuch des Verkehrspolizisten umfasst ein bis zwei theoretische Einheiten zum Straßenverkehr und wie man sich regelkonform in jenem bewegt. Neben Verkehrszeichen werden schwierige Situationen wie Abbiegen oder Sicherheitsbestimmungen wie Fahrradhelme besprochen. Diese theoretischen Einführungen werden mit praktischen Übungen auf dem Schulhof kombiniert. In einigen Fällen können auch Exkursionen durch den Straßenverkehr unternommen werden, in welchem Schüler eine vorher geübte und abgesteckte Strecke eigenständig bewältigen. Die praktischen Übungen umfassen Sichtbarkeits-, Brems- und Geschicklichkeitsübungen. Die Aktion der Verkehrspolizei umfasst ebenfalls einen Informationseleternabend, auf welchem Folgen von Unfällen und Schadensansprüche besprochen werden. Mit Hilfe des Erlebnislernens sollen den Schülern die komplizierten Verkehrsthemen nähergebracht werden. Neben praktischen Übungen werden bei

theoretischen Erläuterungen Handpuppen und Musikinstrumente eingesetzt (vgl. Polizei-dein-Partner, 2012a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Aufsteigen auf das Fahrrad

Schul- und Organisationsform	Ganztage, Projektwoche
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Expertise
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Institut für Sportwissenschaft und Motologie Marburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Institut für Sportwissenschaft und Motologie Marburg äußert sich in einer Expertise zum Auf- und Absteigen von Schülern auf das Fahrrad. Mit Hilfe eines Skriptes sollen Lehrkräfte und pädagogische Mitarbeiter geschult werden. Hierfür scheint die Lektüre des Skriptes ausreichend. Dies stellt eine Grundlage einer gelungenen methodisch didaktischen Umsetzung der praktischen Radfahrausbildung dar, indem Lehrkräfte und pädagogisches Personal Schüler beim sicheren Auf- und Absteigen anleiten können. Die Seite des Auf- und Absteigens soll demnach den Stärken und Vorlieben der Schüler angepasst und durch die Schüler gewählt werden (vgl. Schilling, 2009).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Fahrradparcours

Schul- und Organisationsform	Projektwoche, Schulfest, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	6-10 Jahre/ 1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	10-20
Dauer	variabel
Material	Laufzettel, Fahrräder, Helme, Tische, Kreide, Plastikbecher, Verkehrshütchen, Klebeband, Wippe, Slalomstangen, Bälle
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Jugendverkehrsschule
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogischer Mitarbeiter
Kooperationspartner	Jugendverkehrsschule

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Der Fahrradparcours kann sowohl für allgemeine Übungen als für das gezielte Training von Defiziten eingesetzt werden. Die praktischen Übungen steigern die motorische Sicherheit, so dass die Schüler sicherer auf dem Fahrrad fahren und sich die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. Der Schulhof soll dafür mit schulinternen Materialien in einen Übungsparcours verwandelt werden. Der Parcours besteht aus verschiedenen Spuren, die 15 bis 20 Meter lang, ca. 1,5 Meter breit sind und gerade und kurvige Streckenabschnitte enthalten. Darüber hinaus können sie erweitert und an die Bedürfnisse der Schüler angelehnt werden. Die Schüler durchfahren mit ihrem Fahrrad unterschiedliche Übungsparcours und tragen ihre Ergebnisse selbstständig in einen Laufzettel ein. Es bietet sich darüber hinaus an den Parcours zu erweitern und die Schüler mitgestalten zu lassen. Dieser Standardparcours sieht acht Grundübungen vor, die parallel aufgebaut und von den Schülern nacheinander durchlaufen werden können. Aus methodischer Sicht bietet sich für den Ganzttag eine Thematisierung von zwei bis drei Übungen pro Woche an. Als Einstieg sollen die Schüler beim Fahrradfahren die Spur halten, während sie sich Umschauen und eine Zahl oder einen Buchstaben erkennen. Darauf aufbauend können die Schüler Bälle oder Wasserbecher über eine Distanz transportieren und am Ziel in ein Gefäß füllen. Eine weitere Herausforderung stellt das Überfahren einer stabilen Wippe dar, was neben Koordination auch Gleichgewicht erfordert und dieses bei den Schülern trainiert. Mit dem Aufbau von Verkehrshütchen oder Slalomstangen werden die Schüler darauf vorbereitet Kurven zu fahren und ihr Gleichgewicht zu halten. Der Abstand der Slalomstrecke kann variiert und der Schwierigkeitsgrad dadurch verändert werden. Das Fahren einer Acht erfordert Koordination mit anderen Teilnehmern, die den Parcours ebenfalls durchfahren. Die Schnittstellen der Acht stellen dadurch Kreuzungen im Straßenverkehr dar. Hier bietet es sich besonders an, Verkehrsregeln wie „rechts vor links“ zu thematisieren. Eine andere Herausforderung stellt langsames Fahren dar. Auf einer begrenzten Strecke sollen die Schüler ohne absteigen so langsam wie möglich das Ziel erreichen. Neben hohen koordinativen Fähigkeiten wird ein Bewusstsein für den Stellenwert niedriger Geschwindigkeiten im Straßenverkehr geschaffen. Das Befahren einer engen Spur stellt ebenfalls eine große Herausforderung an die Schüler dar. Je nach Fähigkeiten kann die Spurbreite variiert werden. Die letzte Standardübung im Parcours stellt das zielgenaue Bremsen dar, wofür die Schüler an einer Linie halten müssen (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Auf Rollen und Rädern

Schul- und Organisationsform	offener Ganzttag
Alter/ Klassenstufe	7-10 Jahre / 2.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	8-16
Dauer	60-90 Minuten
	Material (Empfehlungen): Bierdeckel, Kreide, Bänder, Seile, Taue, Stangen, Staffestäbe, Sprungbrett, Pylonen, Reifen, Bälle, Softbälle, Pedalos, Rollbretter, Wurfsäckchen, Stoppuhr, Inliner, Einräder, Kettcars, Fahrräder, Roller, Schilder, Luftballons, Eimer, Stofftiere, Stelzen, Plakate, Medizinbälle, u.Ä.
Räumliche Voraussetzungen	Lagermöglichkeiten, Schulgelände (Schulhof, Sporthalle), kein Straßenverkehr!
Personelle Voraussetzungen	Lehrkräfte oder pädagogische Mitarbeiter müssen über Sicherheitsvorkehrungen informiert sein
Kooperationspartner	-

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Körperbewusstsein, Grobmotorik, Feinmotorik, Wahrnehmung und Konzentration gelten als notwendige Fähigkeiten, die die Verkehrssicherheit von Schülern beeinflussen. Um eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu gewährleisten sollen diese Grundfähigkeiten trainiert werden. Das Kursangebot besteht aus zehn thematischen Einheiten, deren Höhepunkt eine abschließende Olympiade darstellt. Ziel dieser Motorikförderung stellt eine Verbesserung der Bewegungsfähigkeit im Umgang mit dem Fahrrad, mit Blick auf den Straßenverkehr, dar. Neben dem Fahrrad werden weitere Geräte und Fahrzeuge verwendet. Die thematischen Einheiten können auch mit dem Roller absolviert werden (vgl. Isemann & Schumacher, 2010).

Während der ersten Einheiten können die Kursleiter die Fähigkeiten der einzelnen Kinder beobachten, um die Schüler da abholen zu können wo sie stehen. Der Schwierigkeitsgrad der motorischen Übungen kann dadurch individuell differenziert werden. Größere Herausforderungen sollen erst dann angenommen werden, wenn die Schüler die vorherige Herausforderung sicher meistern. Diese individuelle Zielsetzung erfordert jedoch, dass die Schüler sich gegenseitig helfen und Rücksicht nehmen. Kursleiter sollen Erfolgserlebnisse hervorheben und den Schülern die Möglichkeit zur Selbsteinschätzung bieten. Bei der Durchführung der motorischen Einheiten ist es wichtig darauf zu achten, dass die Schüler in Bewegung bleiben und sich Freiräume zur eigenständigen Erarbeitung von Einheiten bieten. Da der Trainingserfolg erst durch Wiederholungen einsetzt, sind Wiederholungen

sinnvoll. Hierbei kann jedoch die Reihenfolge oder das Material variiert werden. Beim Durchführen der Einheiten darf Sicherheit nicht abstrakt behandelt werden. Stattdessen muss die Helmpflicht durchgesetzt und Rücksprache mit der Sportlehrkraft gehalten werden, um Vorerfahrungen der Schüler zu berücksichtigen (vgl. Isemann & Schumacher, 2010).

Die zehn thematischen Einheiten dieses Moduls können auf 18 Wochen verteilt werden, so dass sich jede Einheit über zwei Wochen erstreckt. Dieser Herangehensweise muss jedoch nicht gefolgt werden. Stattdessen können je nach Voraussetzung der Schüler Einheiten ausgelassen oder verlängert werden.

Die ersten beiden Einheiten dienen dazu, dass sich die Schüler an den Umgang mit den Geräten auf dem Schulhof gewöhnen und sich mit Regeln und Sicherheitsbestimmungen vertraut machen. In der **ersten Einheit** sollen die Schüler das Schulgelände näher kennen lernen, indem sie verschiedene Bewegungsformen ausprobieren. Dabei sollen sie dafür sensibilisiert werden, Rücksicht aufeinander zunehmen und für neue Möglichkeiten der Körperbewegung inspiriert werden. Die Kursleitung passt die Bewegungsaufträge mit Hilfe unterschiedlicher Materialien an die spezifischen Gegebenheiten des Schulgeländes an. Die **zweite Einheit** ergänzt die Bewegungsaufträge der vorherigen Einheit durch verschiedene Fahrzeuge. Die Schüler setzen sich dadurch mit den Fahreigenschaften der Fahrzeuge und deren Einfluss auf die Beschaffenheit des Schulgeländes auseinander (vgl. Isemann & Schumacher, 2010). Die **dritte Einheit** widmet sich Roll- und Geschwindigkeitserfahrungen, wodurch die Schüler Sicherheit im Umgang mit den verschiedenen Geräten und Fahrzeugen gewinnen. Neben der Herausforderung, dass eigene Bewegungshandeln an die Geschwindigkeit anzupassen, trainieren die Schüler ihr Gleichgewicht. Eine wesentliche Voraussetzung für diese Einheit stellt das Berücksichtigen von Vorerfahrungen der Schüler dar. Hierdurch können Sicherheitsabsprachen getroffen werden (vgl. Isemann & Schumacher, 2010). **Einheit vier** stellt einen Bruch zu Rollen und Rädern dar. In dieser Einheit werden neben Pedalos auch Laufdosen und Stelzen verwendet, so dass der Schwerpunkt weniger auf Rollerfahrten und mehr auf Gleichgewichtserfahrungen gelegt wird. Ziel ist es, durch das Trainieren motorischer Fähigkeiten Fortschritte beim Radfahren zu erreichen. Die nächste Einheit knüpft an die Geschwindigkeitserfahrungen der dritten Einheit und die trainierte Gleichgewichtsfähigkeit an. Hierfür legt die **fünfte Einheit** ihren Fokus auf das sichere Bremsen mit dem Fahrrad. Diese Spezialisierung auf das Fahrrad wird in den folgenden thematischen Einheiten fortgeführt. Je nach Voraussetzung der Schüler, können die Einheiten sechs bis neun auch mit anderen Geräten (Roller, Inliner, etc.) absolviert werden (vgl.

Isemann & Schumacher, 2010). Das Ziel der **sechsten Einheit** stellt das sichere Halten einer Fahrspur dar. Hierfür werden verschiedene Spiele und Bewegungsherausforderungen zum Lenken gestellt, welche die Schüler mit dem Fahrrad durchfahren müssen. Die individuelle Variation der Bewegungsherausforderungen erfordert ein breites Spektrum an Materialien. Sobald die Schüler Sicherheit beim Gleichgewicht und Lenken demonstrieren, können in den **Einheiten sieben** und **acht** Mehrfachaufgaben gestellt werden. Diese Einheiten stellen die größte Herausforderung mit dem Fahrrad (oder dem gewählten Fahrzeug) dar, weswegen die vorherigen Einheiten beherrscht werden müssen und Sicherheitsabsprachen notwendig sind. Die Schüler entwickeln und durchfahren verschiedene Parcours. Dabei müssen sie sich jedoch nicht nur auf das Fahren konzentrieren, sondern erledigen eine zweite Aufgabe (z.B. Gegenstände transportieren). Neben einem erheblichen Beitrag zur Sicherheitserziehung durch die Schulung motorischer Kompetenzen, zielt diese Einheit ebenfalls auf die Sozialerziehung ab, indem gegenseitig Rücksicht genommen und geholfen werden muss (vgl. Isemann & Schumacher, 2010). Die **neunte Einheit** fasst alle vorherigen Einheiten zusammen und gibt den Schülern die Möglichkeit, die Bewegungssicherheit vielseitig zu üben und zu wiederholen. Ziel ist es, Ideen für die Vorbereitung und Planung einer Olympiade zu sammeln, an deren Gestaltung die Schüler beteiligt werden. Die Olympiade in der **zehnten Einheit** stellt den thematischen Abschluss dieses Moduls zur Verbesserung der Motorik dar. Darüber hinaus dient sie als Präsentation und Überprüfung der erworbenen Fahrfähigkeiten, weswegen die Stationen bei ihrer Gestaltung individuell differenziert werden müssen. Es ist sinnvoll, Eltern und Lehrer bei der Betreuung der Stationen zu berücksichtigen und die Schüler mit einer abschließenden Urkunde für ihr erfolgreiches Engagement auszuzeichnen (vgl. Isemann & Schumacher, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Fahrradtagebuch

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Schülerheft, Radfahrpass, Urkunde, Elternbrief, Testbogen
Räumliche Voraussetzungen	Klassenzimmer, Schulhof, Verkehrsübungsplatz, Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Polizei
Kooperationspartner	Polizei, Eltern

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das „Fahrrad-Tagebuch“ dient in Hamburg als Ergänzung zur Radfahrausbildung und dem Erwerb des Radfahrpasses. Das Schülerheft wird zu Beginn der Radfahrausbildung an die Schüler verteilt und stellt die Sicherung und Nachbereitung der Praxis dar. Dabei werden Inhalte wie **verkehrssicheres Fahrrad, Verkehrsschilder, Radwege, Schutzkleidung** sowie **Fahrferigkeiten** aufgegriffen. Darüber hinaus werden Schulumgebung und Stadtteil aufgegriffen und Anregungen zum Lernen gegeben. Am Ende der Radfahrausbildung stehen eine praktische und theoretische Prüfung, nach deren erfolgreichen Bestehen der „Hamburger Radfahrpass“ verliehen wird (vgl. Behörde für Schule und Berufsbildung, 2013; Hamburger Bildungsserver 2019a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Radfahrausbildung und Prüfung in Berlin-Brandenburg

Schul- und Organisationsform	Projekttag, Sportunterricht, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	siehe Hinweise
Räumliche Voraussetzungen	Verkehrsschule, Schulgelände, realer Verkehr
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Eltern, Jugendverkehrslehrer
Kooperationspartner	Jugendverkehrsschulen, Verkehrssicherheitsberater

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Radfahrausbildung soll den Schülern theoretische und praktische Hinweise zum Radfahren im Straßenverkehr bieten und eine sichere Teilnahme am Verkehr gewährleisten. Neben dem sicheren Umgang mit dem Fahrrad unter Berücksichtigung der Verkehrsregeln sollen die Schüler Verkehrssituationen richtig einschätzen und entsprechend reagieren können. Die Durchführung erfolgt in Berlin-Brandenburg überwiegend in Jugendverkehrsschulen. Während Grundlagen des sicheren Radfahrens bereits zu Hause erlernt werden sollen, kann die Prüfung auch im Realverkehr stattfinden. Diese Grundlagen können auch in Zusammenarbeit mit dem Ganztag vermittelt werden. Zur Beratung bei der Durchführung stehen örtliche Verkehrssicherheitsberater zur Verfügung. .

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise:

Medien zur Radfahrausbildung sowie Informationen zum Prüfungsmaterial finden sich unter Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg. (2018). *Handreichung für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung*. Ludwigsfelde, S. 41.

Digitale Radfahrausbildung: Übungsportal und Arbeitsheft

Schul- und Organisationsform	Unterricht
Alter/ Klassenstufe	8-10 Jahre/ 3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	unbegrenzt
Dauer	bis zu 12 Monate
Material	Arbeitsheft, Internetzugang, PC, Online-Portal
Räumliche Voraussetzungen	keine
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, Eltern, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Arbeitsheft „Radfahrausbildung“ ist mit dem digitalen Übungsportal für Schüler und deren Eltern verknüpft und stellt ein theoretisches Training für den Straßenverkehr und die praktische Radfahrausbildung dar. Während das Arbeitsheft im Schulunterricht verwendet werden kann, bietet sich das digitale Übungsportal an, den Stoff eigenständig zu Hause zu vertiefen, Lernerfolg zu kontrollieren und sich auf den Unterricht bzw. die Prüfung vorzubereiten. Das Online-Portal gliedert sich in zwei Bereiche, ist inhaltlich an das Arbeitsheft angelehnt und kann nach Freischaltung für zwölf Monate genutzt werden. Der Schülerbereich im Online-Portal bietet Testbögen, in welchem nach Zufallsprinzip 20 Fragen aus einem Pool von 200 Fragen ausgewählt werden. Nach Beantworten des Testbogens bekommen die Schüler eine Rückmeldung und eine Erläuterung zu falsch beantworteten Fragen. Darüber hinaus bietet das Online-Portal Kurzfilme mit Fragen zu Verkehrssituationen, Spiele und Rätsel rund um das Fahrrad und den Verkehr sowie Bewegungsaufgaben an. Die Bewegungsaufgaben können ohne Fahrrad am Arbeitsplatz durchgeführt werden. Der Elternbereich des Portals beinhaltet Hintergrundinformationen zur Radfahrausbildung sowie Hinweise zum Fahrradkauf, zur Radfahrausbildung und zu weiterführenden Schulen. Das Arbeitsheft legt seinen Schwerpunkt auf das Verhalten der Schüler in verschiedenen Verkehrssituationen. Dabei wird auf Situationen rund um das Fahrrad

fokussiert und auf Übungen im Online-Portal verwiesen. Arbeitsheft und Online-Portal gliedern sich nach den Themen, die für die Prüfung im Fahrradfahren relevant sind. In Kooperation mit Polizei und Verkehrswacht verfügt Baden-Württemberg bereits über ein Konzept zur digitalen Radfahrausbildung in der Primarstufe (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019c, 2019d).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Schulradrennen

Schul- und Organisationsform	Projekttag, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	variiert
Dauer	Ein Tag, plus Vorbereitungszeit
Material	siehe Checkliste
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Hausmeister, Eltern
Kooperationspartner	RADschlag, Bund deutscher Radfahrer, lokale Sportvereine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

An einem Schulradrennen können sowohl Lehrkräfte als auch Schüler teilnehmen. Dabei handelt es sich um eine öffentlichkeitswirksame Veranstaltung, die durch verschiedene weitere Projekte unterstützt werden kann. Neben einer Radfahr-AG oder einer Fahrradwerkstatt kann das Rennen in eine Schulfeier integriert werden. Das Schulradrennen kann in zwei Blöcke unterteilt werden. Die Vorbereitung sollte vor allem durch Schüler aus älteren Jahrgängen übernommen werden. Das Rennen bzw. der Rundparcours stellt den Kern dieser Aktion dar (vgl. Deutsche Sporthochschule Köln, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Radexkursion

Schul- und Organisationsform	Exkursion, Projekttag, Klassenfahrt
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	variabel
Dauer	ein oder mehrere Tage
Material	Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum für Planung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	örtliche Verkehrswacht, Fahrradgeschäfte, Vereine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Nach der erfolgreichen Absolvierung der Radfahrprüfung können an Projekttagen Radexkursionen durchgeführt werden. Hierdurch können fächerübergreifend verschiedene Kompetenzen gefördert werden. Auch wenn während einer Exkursion die Schüler weiterhin über den Versicherungsträger des Landes versichert sind, müssen die Eltern eine schriftliche Einverständniserklärung abgeben. Um die Schüler in die Planung mit einzubeziehen, kann diese in Teilen im Regelunterricht oder im Ganztage durchgeführt werden. Dabei können Vorstellungen, Erwartungen und Motivationen der Schüler gesammelt, Meinungsbilder erstellt, die Bedeutung von Mobilität durchs Radfahren thematisiert sowie gemeinsame Pläne besprochen werden. Die Radexkursion gliedert sich daher in die Punkte **Vorbereitung**, in welcher unter anderem das Ziel festgelegt, die Fahrräder kontrolliert und die Strecke geplant wird sowie die Schritte **Durchführung** und **Nachbereitung**. Während die Durchführung den Kern der Radexkursion darstellt, können während der Nachbereitung Erfahrungsberichte etc. erstellt werden (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 43).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Anregung Mal-, Schreib- und Konstruktionswettbewerb zum Thema „Fahrradhelm“

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	6-12 Jahre / 1.-6. Klasse
Teilnehmeranzahl	variiert
Dauer	k. A.
Material	Mal- und Bastelmaterial
Räumliche Voraussetzungen	Raum mit Tischen und Stühlen
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Dieser Wettbewerb zielt darauf ab, den Schüler die Wichtigkeit des Helmtragens deutlich zu machen. Mit Hilfe eines Wettbewerbs sollen Schüler Zeichnungen oder Ideen zum Thema „Mein cooler Fahrradhelm, der Leben rettet“ generieren. Neben einer Geschichte, die durch Fotos und Zeichnungen illustriert wird, können Schüler auch die Vorlage eines Fahrradhelms zeichnerisch gestalten oder das Modell eines Fahrradhelms mit Materialien zusammenstellen. Durch den Wettbewerb soll die Motivation der Schüler zum Helmtragen geweckt werden. Die besten Arbeiten können durch Abstimmen der Schüler oder eine Jury bestimmt werden. Materialien und Preise bietet das Netzwerk Verkehrssicherheit für Brandenburger Schulen (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 40).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Bremstest

Schul- und Organisationsform	Ganztag, Sportunterricht
Alter/ Klassenstufe	1.-10. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Online-Checkliste
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sportplatz
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Eltern
Kooperationspartner	Polizei

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe von Online-Hinweisen zum Bremsen können Schüler alleine oder im Zusammenhang mit dem Unterricht einen Bremstest durchführen. Die Polizei stellt dafür eine Checkliste zur Verfügung, welche Schüler bearbeiten können. Bei jüngeren Schülern bietet es sich an, den Bremstest unter Betreuung durchzuführen (vgl. Polizei-dein-Partner, 2012b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Verkehrssicheres Fahrrad Checkliste

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektunterricht, Elternabende
Alter/ Klassenstufe	1.-10. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Checkliste
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Verkehrssicherheit im Straßenverkehr umfasst nicht nur sicheres Fahrverhalten, sondern ebenfalls verkehrssicheres Material. Die Deutsche Verkehrswacht stellt eine Onlinecheckliste zur Verfügung, welche alle relevanten Sicherheitsaspekte des Fahrrads hervorhebt und beim Kauf von Fahrrädern als Informationsgrundlage verwendet werden kann. Die Checkliste ist damit sowohl für Eltern als auch für Schulen interessant, wenn diese Fahrräder für die Schüler anschaffen wollen (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019f).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Fahrradwerkstatt als Lernwerkstatt des Verkehrsraums

Schul- und Organisationsform	Ganztage
Alter/ Klassenstufe	6-14 Jahre/ 1.-7. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Werkbank, Schränke, Regale, technische Grundausstattung an Werkzeugen, Montagesänder, Ersatzteile
Räumliche Voraussetzungen	Werkstatt mit strapazierfähigem Boden und ebenerdigen Zugang zum Schulhof, Lagerraum für Ersatzteile etc., Planungsbüro, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Kursleiter mit langfristiger Einsatzperspektive, Interesse und technischem Geschick. Insgesamt mindestens zwei Personen (z.B. für Vertretung)
Kooperationspartner	Innerhalb der Schule: Schulleitung für Konzeptentwicklung, Kollegium für Unterstützung bei Projekten, Hausmeister Schulumfeld: Verkehrswacht, Elternschaft, Förderverein,

Fahrradfachhändler, kommunale Jugendarbeit, Fahrradvereine, Polizei, Unfallkasse

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Eine Fahrradwerkstatt stellt ein attraktives Angebot im Ganztage dar, dessen Module nicht als Kurs absolviert werden müssen, sondern auch nach Möglichkeiten der Schule und Interessenschwerpunkten der Schüler zusammengestellt werden können. So umfasst die Begrifflichkeit „Fahrradwerkstatt“ verschiedene Facetten und erstreckt sich von der Reparatur der Fahrräder bis hin zu Aktivitäten mit und Themen rund um das Fahrrad. Neben einem Werkraum gehören auch ein Planungsbüro für Fahrradtouren sowie Parcoursmöglichkeiten zum Kursangebot. Eine Fahrradwerkstatt beschränkt sich daher nicht auf die technische Wartung, Konstruktion und Reparatur von Fahrrädern, sondern möchte zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen und bei Schülern ein kritisches Verständnis für Verkehrsabläufe schaffen. Eine Fahrradwerkstatt stellt daher eine Lernwerkstatt zum Verkehrsraum dar.

Mit Hilfe mehrerer Module haben Schüler die Möglichkeit, sinnlich-konkretes und theoretisch-abstraktes Lernen zu verknüpfen und sich sowohl praktisch als auch kognitiv mit Verkehr und Fahrrädern zu beschäftigen. **Modul 1** setzt sich mit der Beleuchtung von Fahrrädern auseinander. Hierbei wird die Beleuchtung der Fahrräder auf dem Weg zur Schule morgens kontrolliert, was sich besonders im Spätherbst anbietet. Modul 1 beschränkt sich dabei jedoch nicht auf die Diagnose und Mängelfeststellung, sondern impliziert das Angebot einer preiswerten Instandsetzung. Darüber hinaus haben Erfahrungen der Autoren gezeigt, dass neben einem Angebot zur Instandsetzung ebenfalls Elternbenachrichtigung notwendig seien, damit Jugendliche zwischen 11 und 16 Jahren die Mängel zeitnah und fachgerecht beheben bzw. beheben lassen. Ein weiteres Modul einer Fahrradwerkstatt ist das Entsorgen nicht mehr verkehrssicherer oder nicht mehr benötigter Fahrräder. Hierdurch können in **Modul 2** Ersatzteile gewonnen und durch eine saubere Werkstofftrennung ein Beitrag zur Umwelterziehung geleistet werden. Wenn ausreichend Lagerraum für alte Räder vorhanden ist, kann die Fahrradwerkstatt Schülern eine gute Möglichkeit bieten, sich im Umgang mit Werkzeugen zu schulen, Fahrräder wieder instand zu setzen und durch das Recycling mit Hilfe kommunaler Partner Einnahmen zu erzielen. Mit Hilfe einer Fahrradbörse kann in **Modul 3** ein wesentlicher finanzieller Beitrag zur Ausstattung einer Fahrradwerkstatt geleistet werden, indem aus Modul 2 gewonnene Ersatzteile und Räder verkauft werden. Neben dem günstigen, aber

gewinnbringenden schulinternen Verkauf gebrauchter und durch die Werkstatt instandgesetzter Fahrräder, kann ein vielfältiges Rahmenprogramm angeboten werden, wodurch an einem ausgewählten Tag Spiele, Geschicklichkeitsparcours, Radwegkartenvverkäufe und weitere Angebote stattfinden können. Die Fahrradbörse dient somit als Anlass zur weiteren Auseinandersetzung mit Fahrrädern sowie zur Sicherheits- und Umwelterziehung. Um Ausflüge und Radtouren mit dem Fahrrad für Lehrkräfte zu vereinfachen, bietet **Modul 4** eine Fahrrad-Infothek an, welche digital und analog zugänglich sein muss. Die Sammlung dient dazu, schnell und unkompliziert alle notwendigen Unterlagen bereitzustellen und kann bei Bedarf weiter ergänzt werden. Die Infothek kann in einen schulspezifischen Teil, welcher Informationen zu örtlichen Gegebenheiten, Gefahrenstellen, etc. und einen allgemeinen Teil, welcher relevante Vorschriften, Ausrüstungstipps sowie Vordrucke zur Einverständniserklärung enthält, unterteilt werden. Ein Arbeitskreis aus Schülern, Eltern und Lehrern soll in **Modul 5** dazu beitragen, die Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr im Schulgebiet zu untersuchen, Mängel zu benennen und Verbesserungsvorschläge zu machen. Dieser Prozess wird unter dem Begriff „Fahrradklima“ zusammengefasst und zielt nicht nur darauf ab, Fahrradwege, Beschilderungen und Abstellplätze zu untersuchen, sondern auch die Bereitschaft zu Veränderungen sowie Toleranz gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu fördern. Neben der Sicherheitserziehung zielen die Projekte des Arbeitskreises daher ebenfalls auf die Sozialerziehung ab. Ein Fahrradparcours kann als Teil der Fahrradwerkstatt nach **Modul 6** im Ganztage, auf Schulfesten oder für Veranstaltungen eingesetzt werden und unterschiedliche Zielsetzungen verfolgen. Neben der Festigung fundamentaler Fahrtechniken, kann der Geschicklichkeitsparcours für Fortgeschrittene differenziert und die Schwierigkeit erhöht werden. Der Parcours kann dabei als Trainingsfeld oder im Wettbewerb genutzt werden. Neben einer Fahrradwerkstatt, die ggf. Material selbst herstellen kann, bietet sich auch eine Anbindung von Modul 6 an den Sportbereich an. Ratsam ist es, die örtlichen Gegebenheiten bei der Gestaltung des Parcours ebenso zu berücksichtigen, wie die Fahrfertigkeiten der Schüler. Radtouren werden durch Schulen selten gemacht, da die Verantwortlichen (z.B. Lehrkräfte) eine Reihe an Hindernissen (z.B. verkehrssicheres Radfahrmaterial) bedenken müssen. Diese Hindernisse können, durch die Eingliederung in eine Fahrradwerkstatt als **Modul 7**, reduziert werden. Neben der Ausstattung mit geeigneten Rädern, kann die Fahrradwerkstatt ebenfalls bei der Betreuung und Pannenhilfe unterstützend mitwirken. In Anlehnung an Modul 4 kann die Organisation im Vorfeld vereinfacht werden. Die Fahrradwerkstatt bietet darüber hinaus die Möglichkeit, Fortbildungen an Schulen für Schüler und Lehrkräfte zu initiieren. **Modul 8** richtet sich dafür vorrangig an den technischen Bereich, der durch Kompaktseminare zu den Themen „Pannenhilfe“ oder „Fahrrad-

Check“ abgedeckt werden kann. Darüber hinaus kann auch ein sportlicher Schwerpunkt z.B. „Parcours“ oder „Fahrradtriathlon“ gewählt werden, welcher durch den technischen Service der Fahrradwerkstatt unterstützt wird. **Modul 9** bietet Schülern aller Altersstufen die Möglichkeit aus alten Fahrradteilen neue Geräte zu kreieren. Durch die Verwendung aussortierter Materialien kann ein Beitrag zur Umwelterziehung geleistet werden. Darüber hinaus wird neben handwerklichem Geschick besonders die Phantasie der Schüler angeregt. Aufbauend hierauf können mit Hilfe von **Modul 10** Anschauungsmodelle aus Fahrradteilen hergestellt werden, die einen tieferen Einblick in die technische Funktion von Fahrrädern bieten. Besonders Mängel oder Gefahrenquellen können so besser veranschaulicht und ein Beitrag zur Sicherheitserziehung geleistet werden. Aufbauend darauf können mehrere Modelle zu einem Modellparcours zusammengefügt werden, welcher von den Schülern durchlaufen wird. Hierdurch kann sich praktisches Wissen zur Wartung von Fahrrädern angeeignet werden. Einige Schulformen sehen Projektprüfungen vor. Diese können mit **Modul 11** berücksichtigt werden, indem durch eine schulische Fahrradwerkstatt das eigenständige Erarbeiten und Präsentieren zeitlich begrenzter Projekte im handwerklichen Bereich ermöglicht wird. Neben einem Fahrradanhänger oder einem Kinderlaufrad können auch Boote zum Wassertreter umgebaut werden und Schüler somit für umwelterzieherische Fragen sensibilisiert werden. Neben handwerklichen Ideen sind ebenfalls Projekte zur Schulweggestaltung für Radfahrer möglich. Eine gut ausgestattete Fahrradwerkstatt sollte ebenfalls über einen Rad- und Helmverleih verfügen, wodurch ein wesentlicher Teil zur Sicherheitserziehung geleistet werden kann. Besonders Sponsoren oder spendenfreudige Eltern können beim Beschaffen des Materials behilflich sein, dessen Verleih mit Hilfe eines Buches oder einer Software dokumentiert werden sollte. **Modul 12** benötigt daher entsprechenden Lagerraum, der sich durch den Verleih von Fahrrädern deutlich erhöht. Die Werkstatt organisiert die Wartung und den Verleih und profitiert von den Leihgebühren. **Modul 13** stellt den Kernbetrieb jeder Fahrradwerkstatt dar. Der Reparatur- und Wartungsbetrieb umfasst dabei im Idealfall einfache technische Tätigkeiten, wie das Instandsetzen der Beleuchtung und Flickern von Reifen, aber auch aufwendigere Tätigkeiten, die spezielles Werkzeug erfordern. Die technische Ausstattung der Werkstatt sollte von deren Auslastung und Nutzung durch die Schülerschaft abhängig gemacht werden. Organisationsmodelle, bei denen Schüler aus Interesse der Werkstatt über mehrere Jahre erhalten bleiben, bewahren sich besonders. Neben einem Team aus Hauptverantwortlichen, zu denen Lehrkräfte, Hausmeister oder Eltern zählen, können Schüler ihre Mitschüler anlernen und einarbeiten. Hierdurch kann ein Beitrag zum sozialen Lernen geleistet werden. Der Reparaturbetrieb wird über Spenden finanziert. Das benötigte Material kann somit entweder durch Spenden oder Modul 2 und 3

finanziert werden. Modul 13 kann durch eine „mobile Werkstatt“ erweitert werden, die bei öffentlichen Veranstaltungen im Umfeld der Schule präsent ist. **Modul 14** benötigt dafür ein transportables Sortiment an Geräten, Werkzeugen und Ersatzteilen. Neben der Einweihung neuer Radwege bietet sich ebenfalls eine Zusammenarbeit mit dem Fundbüro und dem Versteigern von Fahrrädern an. Diese Aktionen sollten jedoch mit örtlichen Fachwerkstätten abgesprochen werden. Ab dem siebten Schuljahr kann in Zusammenarbeit mit Modul 13 ein Werkstattschein angeboten werden. Dieser motiviert Schüler sich praktisch an der Fahrradwerkstatt zu beteiligen. **Modul 15** umfasst dafür eine Checkliste mit Tätigkeiten in der Fahrradwerkstatt, die Schüler erledigen und im Anschluss das Zertifikat „Schul-Fahrradmechaniker“ zu erhalten. Die Checkliste kann entweder in einem Halbjahreskurs oder in 15 Doppelstunden abgearbeitet werden. Im Rahmen einer Fahrradwerkstatt ist es abschließend möglich, Workshops anzubieten und in den Modulen 1-15 erarbeitetes Wissen weiterzuvermitteln. In **Modul 16** kann beispielsweise eine „Fahrradwanderung“ mit Eltern und Lehrkräften durchgeführt werden. Am Tag der offenen Tür können potenzielle neue Schüler erste Erfahrungen in der technischen Auseinandersetzung mit Fahrrädern machen, wobei erfahrene Mitarbeiter assistierend zur Seite stehen. Neben internen Workshops können auch Workshops von Schülern an benachbarten Grundschulen durchgeführt werden (vgl. Fröhlich, 2010 & RADschlag, 2011).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

„Fahr Rad mobil“

Schul- und Organisationsform	Projektwoche, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	10-13 Jahre / 5.-7. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Schülerheft (22 Arbeitsblätter, Lösungsblätter), Fahrräder, Helme, Schreibmaterial, Kamera (Handy)
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Bildungsserver Hamburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Im Rahmen des Projekts „Fahr Rad mobil“ sollen die Schüler dabei unterstützt werden, selbstständig und verkehrssicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Dafür erkunden die Schüler Radwege im Stadtteil und übernehmen Verantwortung im umweltverträglichen Verkehr. Das Projekt bietet einen

erforschenden und entdeckenden Zugang zu Verkehrsregeln und sicherem Fahrverhalten. Das Projekt ist daher stark praxisorientiert. Schüler führen in Gruppen Verkehrsbeobachtungen und Stationslernen durch und dokumentieren dieses. Das Arbeitsheft dient als Orientierung und Handreichung für die Arbeit und bietet die Möglichkeit der Leistungsrückmeldung mit Hilfe von Selbsteinschätzungsbögen und Tests. In Anlehnung an dieses Projekt können spezifische Vertiefungen vorgenommen werden, auf welche der Hamburger Bildungsserver verweist (vgl. Hamburger Bildungsserver 2019b; Behörde für Schule und Bildung, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise:

Der Hamburger Bildungsserver stellt eine Reihe weiterer Informationen und Übungsmöglichkeiten zur Radfahrausbildung („Mit dem Fahrrad - ist doch klar!“) zur Verfügung.

Neue Rad-Wege

Schul- und Organisationsform	Ganztage
Alter/ Klassenstufe	10-14 Jahre/ 5.-7. Klasse
Teilnehmeranzahl	10-15 Teilnehmer
Dauer	18x 90 Minuten
Material	Fahrrad und Helm pro Schüler, Schaumgummiwürfel, Pylonen, Kegel, Becher, Wäscheklammern, Anlagen 1-13
Räumliche Voraussetzungen	Schulgelände, Klassenraum, Radwege Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Kursleiter mit pädagogischer Erfahrung und Kenntnissen zum Fahrrad und zur Verkehrssicherheit
Kooperationspartner	Mitschüler, Polizei, Deutsche Verkehrswacht, Unfallforschung der Versicherer

Beschreibung der zentralen Inhalte:

„Neue Rad-Wege“ ist ein offenes und nicht stringent aufeinander aufbauendes Angebot mit elf Kurselementen zur Fahrrad-Ausstattung, Aufbau eines Fahrradparcours, Erkundungen von Radwegen und Entwicklung von Rad-Schulwegplänen. Die einzelnen Kursbausteine sind in inhaltlicher und organisatorischer Form skizziert, können aber je nach Gruppenzusammensetzung variiert werden. Es bietet sich an, dass Schüler mit ihrem eigenen Fahrrad teilnehmen (vgl. Kraft, 2010a).

Baustein 1 sieht die Auseinandersetzung mit der Ausstattung und korrekten Einstellung von Fahrrädern vor. Im **zweiten Baustein** werden Geschicklichkeitsparcours entwickelt und anschließend abgefahren. Dafür können unterschiedliche Schwerpunkte wie das Ausweichen von Hindernissen, Zielbremsen, langsam fahren, Umschauen beim Fahren, Fahren über Unebenheiten oder Geschicklichkeitsübungen und Spiele mit dem Fahrrad gemacht werden. Baustein 2 zielt darauf, Defiziten in der Fahrradbeherrschung entgegenzuwirken. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die motorische Förderung dem Alter entsprechend angepasst wird und die Schüler bei der Entwicklung und Gestaltung des Parcours beteiligt werden (vgl. Kraft, 2010a). Mit Hilfe von **Baustein 3** sollen Schüler sich mit der Bereitschaft einen Fahrradhelm zu tragen auseinandersetzen. Dafür können Schüler unterschiedliche zum Teil auch fiktive Positionen vertreten und persönliche Erfahrungen mitteilen. Durch die Methode „Englische Debatte“ wird die Gruppe in zwei Diskussionsgruppen, welche jeweils Argumente und Gegenargumente für eine These suchen und eine Bewertungsgruppe aufgeteilt, welche die Ergebnisse der Diskussionsgruppen bewertet. **Baustein 4** ist stark vom Alter der Schüler abhängig und untersucht die Verkehrssituation in Schul-, Wohn- und Stadtumfeld um dafür zu sensibilisieren, wie weit und wohin Schüler sich alleine von zuhause weg bewegen können. Für jüngere Schüler (5. Klasse) bietet es sich an, sich auf Schul- und Wohnumfeld zu beschränken. Ältere Schüler können die Radverkehrssituation im größeren Umkreis differenzierter analysieren (vgl. Kraft, 2010a). **Baustein 5** setzt sich mit der Untersuchung von Radwegen auseinander, indem Mängellisten für Radwege erstellt werden und für Gefahren für Radfahrer sensibilisiert wird. Je nach Schülergruppe kann dieser Baustein mit Hilfe von Vorerfahrungen in der Schule durchgeführt werden, oder jedoch als Vor-Ort-Inspektion. Ziel ist nicht die Auflistung aller Mängel, sondern das Erfassen schwerpunktmäßiger und immer wiederkehrender Gefahren. Aufbauend auf Baustein 5 bietet **Baustein 6** die Möglichkeit, Fachleute und Mitschüler nach deren Einschätzungen und Erfahrungen zum Schulweg zu befragen und deren Ergebnisse mit denen aus Baustein 5 oder Unfallsteckkarten der Polizei zu vergleichen. **Baustein 7** wertet die Analyse in Baustein 5 und die Interviews aus Baustein 6 aus, dokumentiert die Ergebnisse auf Plakaten und ermöglicht das Gegenüberstellen von Soll- und Ist-Zustand. **Baustein 8** bietet die Möglichkeit anhand der Analyse in Baustein 7 Verbesserungsvorschläge zu entwickeln und kreative Lösungen zum Ist-Soll-Vergleich zu finden. Grundlage stellen Informationen von Kooperationspartnern dar (vgl. Kraft, 2010a). **Baustein 9** zielt auf das Erarbeiten von Strategien zum sicheren Verhalten im Verkehr durch die Schüler ab. Schüler sollen dabei nicht auf ein Regelbewusstsein (z.B. „rechts vor links“) beschränkt werden, sondern ihr Fahrverhalten den entsprechenden

Verkehrssituationen regelkonform anpassen können. Mit Hilfe eigener Erlebnisse und ausgehend von gefährlichen Situationen diskutieren Schüler, indem sie sich in die Situation hineinversetzen und unterschiedliche Verhaltensweisen gegeneinander abwägen. Ziel der Diskussion ist die Entwicklung eines Kataloges mit Strategien zum sicheren Verhalten im Verkehr (vgl. Kraft, 2010a).

Baustein 10 ist besonders für weiterführende Schulen und die Klassenstufen 5 und 6 interessant. Die Schüler sollen durch Kartenarbeit, eine Bilderreihe oder einen Videofilm eine sichere Fahrradrouten ihres Schulweges zusammenstellen. Dabei können die Ergebnisse aus Baustein 4 und 5 zur Hilfe herangezogen werden (vgl. Kraft, 2010a). **Baustein 11** sieht eine Abschlusspräsentation aller bearbeiteten Bausteine vor. Diese kann als Abschlussstag, Ausstellung, Projekttag, Tag der offenen Tür, Schulfest etc. organisiert sein. Besonders die Präsentation der Ergebnisse und Auseinandersetzung mit Erwachsenen bietet Potential und Chancen die Untersuchungsergebnisse über die Schülerschaft hinaus bekannt zu machen (vgl. Kraft, 2010a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

“BMX Heroes” und “BMX Heroes Story II”

Schul- und Organisationsform	fächerübergreifender Regelunterricht, Ganztag, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 10 Jahre / 6.-7. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Broschüre I und II, Lesetagebuch, Schreibmaterialien
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Aus den Broschüren „BMX Heroes“ und „BMX Heroes Story II“ können die jugendlichen Leser wichtige Erkenntnisse zur eigenen Verkehrssicherheit bekommen, indem Gefahrensituationen durch Ablenkung durch Musik und Handys, sowie Unfälle ohne Fahrradhelm geschildert werden. Die Broschüre besteht aus einem 40-seitigen und einem 50-seitigen Teil. Der zweite Teil der Broschüre eignet sich zur Bearbeitung mit Hilfe eines Lesetagebuchs.

Dieses enthält 15 fächerübergreifende Aufgaben. Neben dem Verfassen von Berichten sollen Debatten geführt, Mindmaps angefertigt und Flyer und Poster gestaltet werden. Die Broschüren und das Lesetagebuch werden Brandenburger Schulen auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung gestellt (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 49–50; Netzwerk Verkehrssicherheit).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Sicher zum Fahrradführerschein (fächerübergreifende Materialien)

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, (Ganztag → nur bei selbstständigen Schülern)
Alter/ Klassenstufe	3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k .A.
Material	Lehrerheft, Schreibmaterial
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Sporthalle, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	AOL Verlag

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe dieser Materialien kann Verkehrserziehung fächerübergreifend im Unterricht umgesetzt werden. Ziel ist es, die Schüler auf die praktische und theoretische Fahrradführerscheinprüfung vorzubereiten, indem Unfallberichte in den Deutschunterricht, Sachaufgaben in den Matheunterricht, Fahrraddesign in den Kunstunterricht und Koordinations- und Gleichgewichtsübungen in den Sportunterricht integriert werden. Die Umsetzung der Arbeitsblätter kann im Wochenplan, im Sachunterricht oder fächerübergreifend erfolgen (vgl. AOL Verlag, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Jugendverkehrsschule

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	4. Klasse
Teilnehmeranzahl	variiert
Dauer	ein Schultag
Material	Fahrrad und Helm pro Schüler
Räumliche Voraussetzungen	Verkehrsübungsplatz, Schulhof, Sporthalle

Personelle Voraussetzungen	Verkehrslehrer, Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei, Verkehrswacht, UDV, s`cool Junior Bikes, ABUS

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Bundesweit existieren ca. 700 Jugendverkehrsschulen, welche Schüler der 4. Klasse bei der Radfahrausbildung unterstützen und den Fahrradführerschein prüfen. Stationäre Jugendverkehrsschulen verfügen über eine realistische Übungsumgebung wie Ampeln oder Kreuzungen. Neben der Kostenfrage müssen hier jedoch im Vorfeld der Schülertransport sowie der Zeit- und Personaleinsatz organisiert werden. Hierfür steht unter anderem eine Reihe von Kooperationspartnern zur Verfügung, deren Bedeutung durch die Verkehrswacht genauer erläutert wird. Neben stationären gibt es auch mobile Jugendverkehrsschulen, welche die Schulen besuchen und ein Training auf dem Schulgelände durchführen. Neben einer vertrauten Umgebung für die Schüler und wegfallenden An- und Abreisewegen, ermöglichen mobile Jugendverkehrsschulen das Üben mit dem eigenen Fahrrad und eine Kosten- und Zeitersparnis bei der Durchführung. Mit Hilfe eines Parcours auf dem Schulhof, werden neben Verkehrsregeln vor allem der Umgang mit dem Fahrrad geschult und Verkehrssituationen simuliert. Schüler lernen unter anderem Gefahren im Verkehr einzuschätzen und werden auf eine sichere Teilhabe am Straßenverkehr vorbereitet. (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019e).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Die Radfahrausbildung. Das Arbeitsheft mit Online-Übungsportal

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Lehrerarbeitsbuch (15,50€), Schülerarbeitsheft (3,50€/Stk.), Testbogen (0,45€/Stk.), Unterrichtsfolien (45€), Übungsbogen (0,51€/Stk.), Lehrtafel (69,50€), Verkehrszeichentafel (29,50€)
Räumliche Voraussetzungen	keine
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter

Kooperationspartner

Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Deutsche Verkehrswacht bietet eine Reihe verschiedener Materialien, welche die praktische Fahrradausbildung unterstützen und im Unterricht verwendet werden können. Die Materialien sind teilweise im Lehrerarbeitsbuch enthalten. Das **Schülerarbeitsheft** begleitet die Schüler durch die Radfahrausbildung und bietet die Möglichkeit, im Unterricht oder als Ausgangspunkt für selbstständiges Lernen verwendet zu werden. Vertiefungsmöglichkeiten bieten das Online-Portal und die darin enthaltenen Schüler- und Elternbereiche. Der achtseitige **Übungsbogen** ist vielseitig einsetzbar und eignet sich zur selbstständigen Lernkontrolle für die theoretische Prüfung. In diesem Zusammenhang können die Schüler ihr Wissen mit Hilfe von 17 Fragen überprüfen. Der **Testbogen** umfasst 20 Fragen zu den größten Risiken für Radfahrer und wird jährlich überarbeitet. Er eignet sich zur Vorbereitung der theoretischen Prüfung. Das **Lehrerarbeitsbuch** bietet eine Reihe von Arbeitsmaterialien und umfasst Verkehrs- und Radfahrausbildung in der Primarstufe. Mit Hilfe von elf **Overheadprojektorfolien** kann der Unterricht Gefahrensituationen visualisieren und vor allem das Lehrerhandbuch für die dritte und vierte Klasse ergänzen. Die **Lehrtafeln** bieten anschauliche Ergänzungen zum verkehrssicheren Fahrrad und zur Bedeutung von Verkehrsschildern. Die Tafeln können gut sichtbar für alle Schüler im Klassenraum platziert werden.

Das **Arbeitsblatt** „Ich kenne meinen Weg mit dem Rad“ dient als Wissensüberprüfung zu den Verkehrsschildern für Schüler. Mithilfe des **Lückentextes** „Die acht Punkte des Linksabbiegens“ ergänzen die Schüler einen Text, in welchem der Ablauf des Abbiegens geschildert wird. Der **Protokollbogen** „Unsere Wege mit dem Rad“ bietet den Schülern die Möglichkeit, Radwege zwischen zwei Orten zu beurteilen, indem der Weg nächst gefahren und später reflektiert wird. (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019a)

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Mit dem Fahrrad auf die Datenautobahn

Schul- und Organisationsform	Schulalltag, Projektunterricht, (Ganztag)
Alter/Klassenstufe	ab 13 Jahren / 7. Klasse
Teilnehmeranzahl	10-15 Teilnehmer
Dauer	18x 90 Minuten

Material	1x PC für 2x Schüler, Flipchart/Tafel inkl. Stifte
Räumliche Voraussetzungen	PC-Raum mit Internetzugang
Personelle Voraussetzungen	1x Lehrkraft
Kooperationspartner	-

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe einer angeleiteten Internetrecherche sollen Schüler Themenbereiche zum Fahrrad eigenständig recherchieren und ihre Ergebnisse im Anschluss präsentieren. Hierfür wird sich über das Fahrrad als beliebtes und den Schülern bekanntes Fortbewegungsmittel mit Hilfe moderner Medien informiert. Durch die für Schüler attraktive Auseinandersetzung mit modernen Medien wird die Medienkompetenz der Schüler geschult und darüber hinaus Hintergrundwissen zu unterschiedlichen Themenbereichen der Fahrradnutzung, -technik, -kosten, -mobilität sowie zur Fahrradsicherheit erlangt. Es bietet sich eine Unterteilung in fünf Module an. Mit Hilfe eines Brainstormings können für die Lebenswelt der Schüler relevante Themen zum Fahrrad ermittelt und durch die Kursleistung gegebenenfalls ergänzt werden. Darauf baut die eigenständige Recherche der Schüler auf, bei welcher neben Suchmaschinen auch auf Wiki-Softwares und Gefahren des Internets hingewiesen werden kann. In der anschließenden Präsentationsphase stellen die Schüler die individuelle Schwerpunktsetzung und ihre Rechercheergebnisse vor. Darüber hinaus können Schüler sich international mit anderen Schülern über deren Erfahrungen im Umgang mit Fahrrädern austauschen und aktiv Fahrradausflüge mitplanen und gestalten. Neben Hinweisen zur **Sicherheitserziehung** bietet dieses Modul sich besonders dafür an, das Fahrrad als Beitrag zur **Umwelt-** und **Gesundheitserziehung** wahrzunehmen (Kraft, 2010b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Mit Helm – aber sicher!

Schul- und Organisationsform	Workshop und Aktionstag
Alter/ Klassenstufe	ab 7. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20-30 Teilnehmer
Dauer	Zwei Tage
Material	stellt der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	k. A.
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	Bundesverband Kinderneurologie

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt soll Schüler motivieren freiwillig einen Helm zu tragen. Dafür wird gemeinsam mit Schüler ein Aktionstag organisiert, welchen die Schüler mit Hilfe eines Workshops zunächst vorbereiten. In diesem Zusammenhang sollen Jugendliche durch interaktive Angebote dazu ermutigt werden, sich mit dem Thema „Fahrradhelm“ auseinanderzusetzen, so dass die Akzeptanz, einen Helm zu tragen, erhöht werden kann. Während am Aktionstag die gesamte Schule teilnimmt, belegt eine Klasse aus einem höheren Jahrgang den Workshop. Dort setzen sich die Schüler mit dem Gehirn und den Folgen von Kopfverletzungen auseinander (vgl. Berlin sicher Mobil, 2019a; BV Kinderneurologie-Hilfe E.V., 2018).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Zeitschrift für Verkehrserziehung und Prävention

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	1.-6. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Zeitschrift
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Sporthalle, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Polizei
Kooperationspartner	Springer (Mail: vertriebsservice@springer.com)

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Zeitschrift für Verkehrserziehung (ZVE) stellt eine Informationsgrundlage für Lehrkräfte, Erzieher, Verkehrswachten und Verkehrspolizei dar, welche im Vorschul- oder Berufsschulbereich die Radfahrausbildung mit Schüler durchführen. Alle drei Monate werden aktuelle Themen, Trends und Veränderungen in den Bereichen Prävention im Verkehr, Verkehrssicherheit oder Verkehrserziehung dargestellt. Im Praxisteil werden Anregungen, Kopiervorlagen und Hilfestellungen zur praktischen Umsetzung in der Schule angeboten (vgl. Verkehrserziehung, Zeitschrift und Medien für Verkehrserziehung & Prävention, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

A2 Maßnahmen und Möglichkeiten einer VuM zu Fuß

Sicher zur Schule

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	Vorschule und 1. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Arbeitsheft, Elternratgeber
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Internetzugang
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Eltern
Kooperationspartner	Verkehrswacht, Bridgestone Deutschland GmbH

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt „Sicher zur Schule“ setzt bereits vor der Einschulung an und versucht mit Hilfe eines Arbeitsheftes bereits im Vorfeld auf den Schulweg vorzubereiten. Die Eltern unterstützen ihre Kinder bei der Durchführung und Erprobung, so dass bereits vor Schulbeginn gemeinsam ein verkehrssicherer Schulweg gefunden und geübt werden kann. Mit Hilfe des Elternratgebers werden diese mit Tipps und Informationen versorgt. In Kooperation mit der Onlineversion und dem Kängurumaskottchen „Lenni“ können die Kinder bundesweit Übungen zum Schulweg interaktiv durchführen. Örtliche Verkehrswachten bieten an, das Projekt bei Auftaktveranstaltungen vorzustellen (vgl. Bridgestone Deutschland GmbH, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Der mobile Bär

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	6-7 Jahre / 1.-2. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Schülerarbeitsheft, Lehrerbegleitheft
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Unfallkasse Berlin, Polizei, Eltern

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Diese Aktion stellt eine schriftliche Auseinandersetzung zur Verkehrserziehung dar, woraus sich Anregungen zum praktischen Erproben des Schulfußweges ableiten lassen. In Auseinandersetzung mit dem Schülerarbeitsheft und den Abenteuern eines kleinen Bären, lernen die Schüler ihren Schulweg kennen. Dabei stoßen sie in Mal-, Ausfüll- und Zeichenaufgaben auf alltägliche Gefahren des Schulwegs. Zu den einzelnen Themen im Heft, wie **Ich und mein Schulweg, Die Straße überqueren, Sehen und gesehen werden, Miteinander, Regeln und Zeichen** sowie **Karten lesen**, bieten sich praktische Übungen an. Diese können auch in Kooperation mit Eltern oder der Polizei durchgeführt werden, so dass die Schüler ihren eigenen Schulweg erkunden und erlerntes Wissen zu Verkehrsregeln und sicherem Verhalten im Straßenverkehr praktisch anwenden. Die Abbildungen zu gefährlichen Verkehrssituationen im Heft setzen sich schwerpunktmäßig mit Schülern, die zu Fuß gehen auseinander. Darüber hinaus lernen die Schüler auch weitere Verkehrsmittel kennen. Mit Hilfe der Aktion „Der mobile Bär“ soll ein wichtiger Schritt zur sicheren und selbstständigen Mobilität von Kindern gemacht werden (vgl. Unfallkasse Berlin, 2017a & 2017b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Online-Malbuch

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	4x Kopiervorlage
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum oder PC-Raum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Online-Malbuch der Polizei bietet vier Kopiervorlagen zu unterschiedlichen Situationen. Dabei werden Gefahrensituationen für Fußgänger thematisiert und wichtige Sicherheitshinweise gegeben. Die Schüler können die Bilder ausmalen. Die Bilder können als Kopiervorlage ausgedruckt oder am PC ausgemalt werden (vgl. Polizei-dein-Partner, 2019a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Kleine Adler für sichere Schulwege - Schulumfelderkundung durch Schülerinnen und Schüler

Schul- und Organisationsform	Ganztag, Regelunterricht, Projekttag
Alter/ Klassenstufe	5.-6. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20-25 Teilnehmer
Dauer	ca. 1,5 Stunden im praktischen Teil
Material	Schulwegfragebogen, Klemmbrett, Stifte, Karte des Schulumfelds, Zollstock, Stoppuhr & Fotokamera (Handy), Warnwesten
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum und Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	keine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Im Mittelpunkt dieses Projekts steht die Überprüfung des Schulumfelds und dessen Verkehrssicherheit durch die Schüler. Das Projekt umfasst daher einen praktischen Teil, welcher von zwei theoretischen Blöcken eingerahmt wird. Während im ersten **theoretischen Teil** die Schüler zunächst von ihrem individuellen Schulweg ausgehen, Probleme, Schwierigkeiten und Unsicherheiten darstellen, sollen in der anschließenden **praktischen Erkundung** in Kleingruppen mögliche Gefahrenstellen im Schulumfeld aufgedeckt und durch die Schüler dokumentiert werden. Darüber hinaus können die Schüler das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer beobachten, Wartezeiten an Ampeln stoppen sowie Verkehrszeichen und Verkehrsregeln wiederholen. Neben der praktischen Anwendung und Wiederholung bereits gelernter Inhalte, werden die Schüler für Gefahrenstellen sensibilisiert. In einem abschließenden theoretischen Teil berichten die Gruppen und stellen ihre Erlebnisse und Dokumentationen dar (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 47-48; Netzwerk Verkehrssicherheit).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Zu Fuß zur Schule

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztag, Projektunterricht (-woche), Konferenz
Alter/ Klassenstufe	k. A.
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	variabel
Material	schickt der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	variieren
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	BUND Berlin

Beschreibung der zentralen Inhalte:

In diesem Projekt unterstützt der BUND Berlin Schulen dabei, wenn diese Aktionen zum Thema „Zu Fuß zur Schule“ planen. Die Planung kann an Aktions- oder Projekttagen durchgeführt werden und variiert je nach Bedürfnis der Schulen. Der Kooperationspartner steht überwiegend für Fragen zur Schulwegsicherheit und Anregungen zur Umsetzung im Unterricht zur Verfügung. Dafür werden individuell zusammengestellte Materialien bereitgestellt und sowohl Eltern als auch Lehrern Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Ziel ist es, die Schüler darin zu bestärken, dass diese ihren Schulweg selbstständig und sicher zurücklegen können. Mögliche Anknüpfungspunkte sind „Elterntaxis“ und Autochaos vor Schulen, Verkehrstraining und Elterninformationen (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019d; BUND Berlin, 2018).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	1.-7. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	variabel
Material	Anbieter bietet kostenfrei Onlinedownload an
Räumliche Voraussetzungen	Schulumgebung, Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkräfte, pädagogisches Personal
Kooperationspartner	Polizei, Kommunen, Eltern

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Schulwegpläne sollen die Sicherheit auf dem Schulweg verbessern, indem eine kartografische Darstellung des Umfelds einer Schule (inklusive Gefahrenstellen) sowie möglicher Wege vom Wohnort der Schüler aufgezeigt werden. Die BAST bietet hierfür einen Leitfaden an, mit dessen Hilfe Schulen mit vertretbarem Aufwand selbst lokale Schulwegpläne im Unterricht erstellen können. Hierfür wird umfangreiches Material kostenfrei online zur Verfügung gestellt (vgl. BAST, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: Der Leitfaden basiert auf dem Forschungsbericht „Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen“ (FE 82.322/2007) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Brems Dich

Schul- und Organisationsform	Projekt, Ganztage, Werkstattunterricht
Alter/ Klassenstufe	alle Klassenstufen
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	Nach den Ferien, Schuljahresbeginn
Material	Spannband, Befestigungsbänder (je 2m)
Räumliche Voraussetzungen	Nähe zur Straße, 5m breite und 75 cm hohe Fläche, 6x Befestigungsmöglichkeit
Personelle Voraussetzungen	Hausmeister, Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	örtliche Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Aktion „Brems-Dich! Schule hat begonnen“ zielt auf die Verkehrssicherheit der Schüler auf dem Schulweg ab. Autofahrer sollen mit Hilfe von Spannbandern für die Schüler auf dem Schulweg sensibilisiert werden, weswegen sich eine Durchführung vor Schulen und an zentralen Gefahrenstellen eignet, wo Fußweg und Straße aufeinandertreffen. Die Schüler können dieses Projekt selbst durchführen, indem sie eigene Plakate entwerfen oder bei der Montage der Spannbander helfen und ihren Schulweg sicherer machen. In Kooperation mit anderen Aktionen können dafür zunächst Gefahrenstellen auf dem Schulweg durch die Schüler selbst ausfindig gemacht und später abgesichert werden. In ähnlichen Schulanfangsaktionen verteilen örtliche Verkehrswachten farbige Baseballkappen an die Schüler, Faltblätter zur Information an die Eltern und stellen Aufkleber zur Verfügung (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH 2019g).

Evaluation/Gütesiegel vorhanden: keine(s)

Auf dem Gehweg

Schul- und Organisationsform	Exkursion
Alter/ Klassenstufe	6-7Jahre / 1. Klasse
Teilnehmeranzahl	20-25 Teilnehmer
Dauer	variabel
Material	keines
Räumliche Voraussetzungen	Schulweg
Personelle Voraussetzungen	Schülerlotsen, Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei, Verkehrsgesellschaft

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Dadurch, dass Schüler den Weg zur Schule selbstständig zurücklegen, erlangen diese Selbstständigkeit. Die Begleitpersonen halten sich dafür zunehmend im Hintergrund und greifen nur in Gefahrensituationen ein. Durch praktischen und anschaulichen Unterricht auf Straßen, Kreuzungen, Ampeln und Gehwegen sollen sich die Schüler früh verkehrssichere Verhaltensweisen aneignen, statt eventuelles Fehlverhalten der Erwachsenen zu imitieren. Je nach Anforderungen des Schulweges bietet es sich an, die Bausteine **auf dem Gehweg, Ampeln und Fußgängerüberwege, Beschaffenheit des Gehweges, Einflüsse der Natur auf den Gehweg** und die Bedeutung des **Bordsteins** zu berücksichtigen. Durch einen Rundgang kann diese Thematik als außerschulischer Lernort genutzt werden. Dafür empfiehlt es sich, auf ausreichend Betreuung (z.B. Schülerlotsen) zurück zu greifen (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 36–37).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Aufgepasst im ADACUS

Schul- und Organisationsform	Projekttag, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	6 Jahre / 1. Klasse
Teilnehmeranzahl	10-15 Teilnehmer
Dauer	45 Minuten
Material	stellt der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	barrierefreier Raum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	ADAC

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe von Rollenwechseln sollen die Schüler spielerisch an ihre Rolle als Fußgänger im Straßenverkehr herangeführt werden. Die Schüler schlüpfen dafür in die Rolle des Fußgängers, Autofahrers oder Motorradfahrers und treten interaktiv miteinander in Kontakt. Ziel ist es, Verhaltensweisen beim Überqueren der Fahrbahn (Zebrastreifen, Fußgängerampeln, etc.) zu verinnerlichen. Das Projekt wird von ausgebildeten Moderatoren durchgeführt (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Sicher zu Fuß zur Schule

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztags
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	20-25 Teilnehmer
Dauer	variabel
Material	stellt der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	k. A.
Personelle Voraussetzungen	k. A.
Kooperationspartner	FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr
Deutschland	

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit dem Ziel die Selbstständigkeit der Schüler zu fördern, das Verkehrsaufkommens vor der Schule zu reduzieren und die Umwelt zu entlasten fördert dieses Projekt Schüler, die selbstständig zur Schule gehen. In bundesweiten Gemeinschaftsaktionen bietet der Kooperationspartner Hilfestellungen und Informationen zur Umsetzung der Ziele. Materialien für Aktionstage können bei Übernahme von Versandkosten zugestellt werden. Unter anderem werden den Schulen dafür eine **Mobilitätsfibel** oder **Songtexte** zur Verfügung gestellt. Als mögliche Inhalte werden das eigenständige **Basteln von Verkehrsschildern, Fußabdrücke** auf dem Gehweg, **Laufpatenschaften, Geh-Parcours, Malwettbewerbe, Rap** gegen Falschparker etc. angeboten (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019c; Verkehrsclub Deutschland e.V., 2019; Kinderhilfswerk, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

A3 Maßnahmen und Möglichkeiten einer VuM für Roller

Die Rollerbande

Schul- und Organisationsform	Sportunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Roller oder Laufrad, Übungsliste, Material variiert je nach Übung, Helme
Räumliche Voraussetzungen	Sporthalle, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	RADschlag

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt besteht aus zehn Lehreinheiten, in welchen Schüler an das Thema Roller herangeführt werden sollen. Neben Übungen, durch welche Spaß an Bewegung und am Rollerfahren gefördert werden sollen, können Schüler ihr Geschick im Parcours trainieren, Rollergeschichten lesen und zuhören, den technischen Aufbau eines Rollers kennenlernen oder in Ausflügen Verkehrs- und Gruppenregeln kennenlernen. Die Förderung verschiedener motorischer und koordinativer Fähigkeiten ist für die Entwicklung der Schüler von Vorteil und fördert darüber hinaus die Sicherheit im Umgang mit dem Roller. Das Programm ist an die Verkehrsbildungspläne vieler Bundesländer angelehnt und fördert Kernkompetenzen, wie Sozialverhalten in Gruppen oder das Erlernen von Verkehrsregeln (vgl. Cox, Friedrich, Walgern & Mohrhardt, 2010a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Roller- und Fahrradparcours I (Rollerführerschein)

Schul- und Organisationsform	Sportunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Roller oder Laufrad, Broschüre mit Stationsbeschreibungen, Helme
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof mit freien Flächen von 30 x 50 m und 15 x 30 m (Empfehlungen)
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	RADschlag

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Ziel dieser Aktion ist es, Schülern Möglichkeiten zur Auseinandersetzung mit Geräten auf Rollen und Rädern zu bieten und neben Spaß an Bewegung Möglichkeiten zum Erlernen koordinativer Fähigkeiten bereit zu stellen. Mit Hilfe einer Broschüre werden die einzelnen Stationen und Übungen dargestellt, Materialanforderungen und Lernziele genannt und Variationsmöglichkeiten angeboten. Der Parcours besteht insgesamt aus zehn Stationen. An diesen können mit dem Laufrad oder Roller Geschicklichkeitsübungen absolviert und der **Rollerführerschein** erworben werden. Im Anhang der Broschüre befinden sich Checklisten zur sicheren Ausstattung von Rollern und Laufrädern sowie Vordrucke zum Rollerführerschein (vgl. Cox, Friedrich, Walgern & Mohrhardt, 2010b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Roller- und Fahrradparcours II

Schul- und Organisationsform	Sportunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Roller oder Laufrad, Broschüre mit Stationsbeschreibungen, Helme
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle oder Asphalt oder Rasenfläche von mindestens 25 x 25 m)
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	RADschlag

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Der zweite Teil des Roller- und Fahrradparcours ergänzt den ersten Teil und baut auf den Kenntnissen und Fertigkeiten des Rollerführerscheins auf. Mit Hilfe von zehn Stationen werden wichtige Elemente der **Verkehrserziehung**, wie Bremsen und Kurven fahren, spielerisch vermittelt. Jede Station verfügt dabei über eine kurze Checkliste aus Material, Zielen und Variationsmöglichkeiten. Bilder wie im ersten Teil sind nicht vorhanden. Zur Durchführung können entweder Roller oder Laufräder verwendet werden (vgl. Jörres, Schmidt & Gerhards, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Spiele auf dem Roller

Schul- und Organisationsform	Sportunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Roller oder Laufrad, Spielliste, Material variiert je nach Übung, Helme
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	RADschlag

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe von Partner- und Gruppenspielen soll Schülern neben Spaß an Bewegung auch Sicherheit im Umgang mit dem Roller vermittelt werden. Dafür werden mit Hilfe von vier Partner- und sieben Gruppenspielen Möglichkeiten zur Förderung verschiedener koordinativer Fähigkeiten angeboten. Die Spiele werden durch zwei Spielformen ergänzt, welche für fortgeschrittene Schüler geeignet sind. Neben dem Roller können die Spiele auch mit dem Laufrad absolviert werden (vgl. RADschlag, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

A4 Diverse Maßnahmen und Möglichkeiten einer VuM

Radfahrausbildung und Verkehrserziehung in der Grundschule

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektwoche
Alter/ Klassenstufe	6-10 Jahre / 1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	4x Arbeitshefte (3,95 €/Stk.), Lehrerarbeitsbuch (15,50€)
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Lehrerhandbuch inklusive Zugang zum Online-Portal dient als Plattform für alle Themen der VuM im Primarbereich. Darüber hinaus erhalten Lehrkräfte Zugang zu allen Medien und Materialien der Deutschen Verkehrswacht. Handbuch und Online-Portal ergänzen sich gegenseitig und vereinfachen die Unterrichtsvorbereitungen, indem praxisnahe Anregungen für den Unterricht im Klassenraum oder Übungen auf dem Schulhof, in der Sporthalle oder im Verkehrsraum gegeben werden. Die Themen werden dafür schülergerecht nach Klassenstufen aufgebaut und können von den Schülern mit Hilfe der passenden Arbeitshefte bearbeitet werden (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019k; 2019l; 2019m & 2019n).

So setzt sich die 1. Klasse mit den Themen und Inhalten **Verkehrszeichen**, Regeln und Möglichkeiten beim **Überqueren von Straßen**, **Fußgänger, sehen und gesehen werden**, **Mitfahren im Auto** sowie Übungen zur **Wahrnehmung** auseinander und deckt dadurch ein breites Spektrum von Inhalten des Schulwegs der Schüler ab. Die Themen und Inhalte der 2. Klassen umfassen **Gefahren bei der Teilnahme am Verkehr**. Neben Gefahren für Fußgänger setzen sich die Schüler mit sich und anderen **Verkehrsteilnehmern**, **Bussen**, **Fahrradfahren auf dem Gehweg**, **Unfällen**, **Erste Hilfe**, sowie Bewegungsübungen mit **Roller oder Fahrrad** auseinander. Die Themen und Inhalte der 3. und 4. Klasse umfassen die Radfahrausbildung. Neben **Wissen zum Fahrrad** und **Fahrradhelm** werden Übungen zur **Fahrradbeherrschung**, **Vorfahrt**, **Abbiegen** sowie **Radverkehrssituationen** und mögliche **Gefahren** in der Schulumgebung thematisiert. Das Arbeitsbuch umfasst 64 Seiten und verfügt über farbige Abbildungen und Fotos. Darüber hinaus werden neben dem Zugang zum Lehrer-Online-Portal weitere Materialien und

Abbildungen zur Verfügung gestellt (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019k; 2019l; 2019m & 2019n).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Mach`s richtig! Ein Verkehrsfilm für Kinder

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Projektunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	5-6 Jahre, 1. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	6 Minuten Film
Material	Film, Broschüre, Malheft
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Beamer, Internetzugang
Personelle Voraussetzungen	Verkehrspolizist, Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei, Hochschule Ostwestfalen-Lippe

Beschreibung der zentralen Inhalte:

In Anlehnung an die Verkehrserziehungsbroschüre „Mach`s richtig!“ thematisiert der Film alltägliche Verkehrssituationen, welche der fünfjährige Protagonist und sein Hund durchlaufen. Neben Hinweisen, wie diese gemeistert werden können, können die Schüler sich in Malheften spielerisch mit weiteren Verkehrssituationen auseinandersetzen (vgl. Polizei-dein-Partner, 2019b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

„Move it“

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	6-8 Jahre/ 1.-2. Klasse
Teilnehmeranzahl	15-30 Teilnehmer
Dauer	10-20 Minuten, 75 Minuten pro Woche
Material	Schwungtücher, Springseile, Soft-Frisbees, Jongliertücher, Buschwusch-Bälle, Softbälle, Schaumstoffwürfel, etc.
Räumliche Voraussetzungen	freie Fläche im Klassenraum, Schulhof, Gymnastikhalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogischer Mitarbeiter
Kooperationspartner	keine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Vor dem Hintergrund, dass Bewegungsspiele zur ganzheitlichen Entwicklung der Kinder beitragen, kann das Trainieren sensomotorischer, kognitiver, emotionaler und sozialer Elemente dazu beitragen, dass sich die Verkehrssicherheit von Kindern im Straßenverkehr verbessert. Das Projekt „move it“ setzt hier an, indem es gezielt motorische Fähigkeiten fördert, eventuellem Bewegungsmangel im Kindesalter vorbeugt und sich positiv auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr auswirkt. Besonders Koordinationsprobleme, Gleichgewicht beim Radfahren, Stolper- oder Umknick-Unfälle können so auf dem Schulweg minimiert werden. Neben diesen Beiträgen zur Gesundheit wirken sich Bewegungsspiele positiv auf den sozialen Zusammenhalt aus und haben dadurch ebenfalls Einfluss auf die Sozialerziehung. Die Bewegungsspiele fördern unterschiedliche relevante Kompetenzen. Das Spielszenario ist dabei an die Lebenswelt der Schüler angelehnt. Die Bewegungsspiele können als Bewegungspausen in den Schulalltag integriert werden, oder Gegenstand einer Sportstunde sein. Es ist sinnvoll, regelmäßig und mehrmals die Woche die motorische Kompetenz der Schüler zu trainieren. Die Bewegungsspiele können mit Musik und Liedern verknüpft werden (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019h & 2019i; Verkehrswacht-Medien-Service, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

„Velofit“ & Bewegung

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	1.-3. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20 Teilnehmer
Dauer	regelmäßige Förderung über drei Schuljahre
Material	Velofit-Bag (175€): Handbuch, 1xOverball, 6x Springseil, 2x Mini-Schwungtücher, 8x Frisbee, 1x Softball, 2x Kooshbälle, 2x Schaumstoffwürfel, 1x Glockenball, 2x Klangstäbe, 1x Fahrradklingel, 4x Augenbinde
Räumliche Voraussetzungen	Sporthalle, Klassenraum, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Verkehrswacht

Beschreibung der zentralen Inhalte:

„Velofit“ zielt darauf ab, die Motorik der Schüler täglich in kurzen Bewegungsanregungen zu fördern, damit diese auf die Radfahrprüfung in der 4. Klasse

vorbereitet werden. Ziel ist es dabei, die Bewegungssicherheit der Schüler zu fördern, damit sich deren Verkehrssicherheit erhöht. „Velofit“ umfasst ein Förderprogramm, was im ersten Schuljahr ansetzt und bis zu 3. Klasse regelmäßig durchgeführt wird. Besonders in Kooperation mit dem Sportunterricht und dem Themenfeld „Auf Rollen und Rädern“ lassen sich die Übungen gut durchführen. Die Materialien können über die Deutsche Verkehrswacht bestellt werden (vgl. VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, 2019j).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Online-Verkehrsspiele

Schul- und Organisationsform	Ganztag, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 8 Jahren / ab 3. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	keines
Räumliche Voraussetzungen	Computerraum, Internetzugang
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe von Online-Spielen bietet die Polizei Möglichkeiten, das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu lernen oder zu wiederholen. Insgesamt besteht die Plattform aus drei Spielen, die unterschiedliche Verkehrssituationen thematisieren (vgl. Polizei-dein-Partner, 2019c).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Podcast Verkehrskasper

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztag, Projektwoche, Homeschooling
Alter/ Klassenstufe	4-10 Jahre / 1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	ca. 10 Minuten pro Folge
Material	online und per download
Räumliche Voraussetzungen	Internet, Lautsprecher
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei Hamburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Der Verkehrskasper stellt einen Informations- und Verkehrserziehungspodcast der Hamburger Polizei dar. Die Aktion findet unter dem Motto „Lachen und Lernen“ statt und greift Themen aus der Verkehrserziehung sowie richtige Verhaltensweisen im Verkehr auf. Thematisiert werden u.a. das Überqueren der Fahrbahn, das Verhalten an Ampeln, der „tote Winkel“ von Fahrzeugen, der Fahrradführerschein sowie Informationen und Wissenswertes zur Polizei (vgl. Polizei-Hamburg-Podcast, 2020).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Kinderstadtteilplan und -stadtteilbuch

Schul- und Organisationsform	Projektwoche, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Plakate, Beamer, Stadtplan, Kamera (Handy)
Räumliche Voraussetzungen	Schulumgebung, Klassenraum und Präsentationsfläche
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	VCD e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Ziel dieser Aktion ist es, dass die Schüler für sich und für Mitschüler eine Karte erstellen, auf der die Schulumgebung im großen Maßstab zu erkennen ist. Hier tragen die Schüler für sie besondere Orte ein, schreiben Tipps für Spiel- oder Einkaufsmöglichkeiten, zeichnen „sichere“ Rad- oder Fußgängerverbindungen ein und markieren Haltestellen des ÖPNV. Im Ergebnis liegt eine Karte zur Schulumgebung aus der Sicht der Schüler vor. Die Karte kann durch individuelle Symbole oder Fotos ergänzt werden. Hierfür bietet es sich an, in Gruppen die Schulumgebung zu erkunden und Fotos zu machen (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V., 2010b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise: Dieses Projekt kann durch die Projekte Schulwegplan und Schulmobilitätsplan erweitert und ergänzt werden.

Online-Schülerzeitung

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	8-10 Jahre/ 3.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	variabel, hängt von Anzahl der Themen ab
Dauer	variiert nach Kursangebot
Material	PC mit Internetzugang, Drucker, Scanner, Digitalkamera, Plakate, Mal- und Bastelutensilien
Räumliche Voraussetzungen	Computerraum, Schulbibliothek
Personelle Voraussetzungen	Kursleiter mit guten EDV-Kenntnissen
Kooperationspartner	Polizei, Autofahrer

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Schulzeitungen stellen ein Sprachrohr der Schule dar und können Schülerschaft, Lehrkräfte und Eltern erreichen und informieren. Neben einer gedruckten Ausgabe bieten Onlineausgaben in Kooperation mit sozialen Medien oder der Schulhomepage eine höhere Reichweite und erweitern den Adressatenkreis. Die Schulzeitung wird dabei durch Schüler verfasst, weswegen diese über Themenfelder berichten können, welche von Bedeutung für den Lebensweltbezug der Schüler sind. Dieser Umstand führt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Schüler gegenüber der Schulzeitung. Im Kontext mit einer VuM bietet sich die Möglichkeit, über schulinterne Projekte zur VuM zu berichten, auf Gefahren oder Unfälle auf dem Schulweg hinzuweisen und Kooperationspartner vorzustellen. Konkret können Interviews mit Autofahrern oder der Polizei zur Verkehrssicherheit auf dem Schulweg, Termine, Preise und Öffnungszeiten der Fahrradwerkstatt, Einladungen zum Fahrradbasar oder Olympiade, Schulradwegpläne etc. abgedruckt werden. Je nach Interesse und Kenntnisstand der Schüler können sich die Schüler in Reporter-, Schreib- und Layoutteams unterteilen. Hierfür sind eine kompetente Anleitung und Hilfestellung notwendig, damit Arbeitsschritte angeleitet und strukturiert werden können. Dies können je nach Schulform ältere Schüler, Lehrkräfte oder pädagogische Mitarbeiter übernehmen. Neben dem Erwerb von Kenntnissen im Umgang mit dem Computer sowie dem Verfassen von schriftlichen Reportagen und Berichten, stehen bei diesem Projekt Kreativität und Freiraum der Schüler im Mittelpunkt, weswegen sich die Onlinezeitung für jüngere Schüler ebenso eignet, wie für die Projektarbeit älterer Schüler. Das von der Verkehrswacht entwickelte Projekt beschränkt sich auf die Klassen 3 bis 4, ist aber auch mit höheren Klassen durchführbar (vgl. Zehnpfenig, 2010a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Abbiegende Lastwagen sind gefährlich (Tote Winkel)

Schul- und Organisationsform	Ganztag, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 4. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20 Teilnehmer
Dauer	45 Minuten
Material	LKW, Fahrrad, Film
Räumliche Voraussetzungen	Parkmöglichkeiten für LKW
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	SiFat

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Durch abbiegende Fahrzeuge kommt es immer wieder zu schweren Unfällen mit Radfahrern oder Fußgängern. Mit Hilfe eines Perspektivwechsels soll zu einem rücksichtsvollen Verhalten der Verkehrsteilnehmer beigetragen werden. Dafür soll der Tote Winkel anhand einer Gefahrensituation demonstriert werden, wofür die Schüler auf einer geeigneten Fläche in Schulumnähe einen LKW und dessen Eigenschaften kennenlernen. Hierfür bietet es sich an, die Problematik des Toten Winkels in einem Unterrichtsgespräch rund ums Fahrzeug zu erarbeiten. Darauf aufbauend sollen die Schüler aus dem Fahrerhaus des LKWs die Perspektive des Fahrers kennenlernen und abschließend Verhaltenstipps für Radfahrer und Fußgänger erarbeiten. Entscheidend hierbei ist die gute Moderation der Lehrkraft, weswegen sich diese im Vorfeld mit der Thematik auseinandersetzen muss. Schüler können durch einen Einstiegsfilm ebenfalls darauf vorbereitet werden. Die Firma SiFiat kann Fahrsimulatoren zur Verfügung stellen (vgl. Berlin sicher Mobil, 2019f; 2019g; Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 35–36; ADAC e.V., 2015; Schrödel, 1999).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Schulwegplan

Schul- und Organisationsform	Projektwoche, Ganztag
Alter/ Klassenstufe	1-6 Klasse
Teilnehmeranzahl	10-25 Teilnehmer
Dauer	k. A.
Material	Stadtplan, Zeichenmaterial
Räumliche Voraussetzungen	Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	VCD e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Diese Aktion soll die Schüler dazu anregen, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen und leistet dadurch einen Beitrag zu Mobilitätserziehung. Je nach Alter der Schüler können in Kleingruppen oder im Klassenverband Wege rund um das Schulgelände erkundet und im Plan eingezeichnet werden. Neben dem Einverständnis der Eltern müssen die Erkundungstouren der Schüler vorbereitet und mögliche Gefahren im Vorfeld besprochen werden (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V., 2010c).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise: Dieses Projekt kann durch die Projekte „Kinderstadtteilplan“ und „Schulmobilitätsplan“ ergänzt werden.

Schulmobilitätsplan

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Projektunterricht, Ganztags
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Checkliste, Stadtplan, Zeichenmaterial, Stecknadeln
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum, Schulumgebung
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	VCD e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe dieser Unterrichtsreihe sollen die Schüler ihren Schulweg umweltfreundlicher zurücklegen und einen Mobilitätsplan der Schule erstellen. In einem ersten Schritt ermitteln die Schüler wie sie und Lehrkräfte zur Schule kommen. Die Ergebnisse werden analysiert und Vorschläge zur Situationsverbesserung bzw. zum Mobilitätsbedarf der Schüler gemacht. Hier können alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Abschließend wird ein Bericht verfasst, welcher die Vorschläge zusammenfasst. Die Durchführung kann entweder in entsprechenden Projekten oder regelmäßig im Ganztags stattfinden. Diese Erarbeitungen können durch das Schulmobilitätsmanagement weitergeführt werden (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V., 2010d).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Stadt-Rallye

Schul- und Organisationsform	Projekttag
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	ein Projekttag
Material	Stadtplan, Uhren, Zeichenmaterial, Stadtkarte (Zeichenvorlage)
Räumliche Voraussetzungen	Schulumgebung, Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Eltern
Kooperationspartner	VCD e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe einer Rallye sollen die Schüler in Gruppen bestimmte Ziele erreichen. Dabei werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt und die Fahrwege in den Stadtplan eingezeichnet. Bei der Ankunft bzw. in der anschließenden Reflexion sollen die Schüler das Vorkommen mit den verschiedenen ausprobierten Verkehrsmitteln reflektieren. Ziel ist es, dass den Schülern die Vorteile des Fahrrads und des ÖPNV verdeutlicht werden (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V., 2010a).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Fragebogen zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl von Senioren

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Projektunterricht, Ganzttag
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	ca. drei Schulstunden
Material	Fragebogen-Kopiervorlage, Einführungsinformationen für Schüler, Information für Erziehungsberechtigte, Konzeptvorlage, Feedbackbogen
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum und außerschulisch
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Beschreibung der zentralen Inhalte:

In diesem Projekt befragen Schüler Senioren nach deren Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl. Hierfür stellt der FUSS e.V. Fragebögen zur Verfügung, welche die Interviews mit den Senioren strukturieren. Die Auswertung

der Fragebögen findet im Anschluss wieder in Klassenverband statt. Ziel ist es, dass die Schüler durch die Erfahrungen der Senioren ihr Wissen erweitern. Dadurch ergänzen die Schüler auswendig gelerntes Regelwissen mit eigenen und fremden Erfahrungswissen. Insbesondere das Schildern von Gefahrensituationen (z.B. Unfällen) scheint für Schüler besonders interessant und sinnvoll zu sein. Das Projekt kann als Unterrichtseinheit in drei Blöcken, bestehend aus der Einführungsstunde, den Interviews und der Auswertungsstunde, durchgeführt werden. Aufgrund der verschiedenen Anforderungen beim Führen und Auswerten von Interviews, kann das Projekt in den Regelunterricht integriert oder fächerübergreifend bearbeitet werden (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019h; Fuss e.V., 2019; Senioren-Sicher-Mobil, 2014; Senioren-Sicher-Mobil-Video).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Achtung Auto! Reaktionsweg + Bremsweg = Anhalteweg

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Ganztage, Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	5.-6. Klasse
Teilnehmeranzahl	klassenweise
Dauer	zwei Schulstunden
Material	stellt der ADAC
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof/Parkplatz absperren
Personelle Voraussetzungen	Moderator des ADAC
Kooperationspartner	ADAC

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Vor dem Hintergrund, dass nicht alles, was sich bewegt auch sofort anhalten kann, setzen sich Schüler mit dem Anhalteweg auseinander. Dafür bearbeiten Schüler unter Anleitung von ADAC Moderatoren verschiedene Aufgaben zum Reaktions- und Bremsweg. Veranschaulicht werden die Ergebnisse am Beispiel des Autos. Schüler lernen dadurch, den Radius von Autos im Straßenverkehr besser einzuschätzen (vgl. ADAC e.V., 2019; 2018).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise: Kinder unter zwölf Jahren, die kleiner sind als 1,50m dürfen nicht teilnehmen. Für Schulen kostenfrei.

“Abgefahren”

Schul- und Organisationsform	Projekttag
Alter/ Klassenstufe	5.-6. Klasse
Teilnehmeranzahl	alle Klassen der Jahrgangstufen 5-6
Dauer	Zwei Schultage
Material	organisiert der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	k. A.
Personelle Voraussetzungen	k. A.
Kooperationspartner	ACE Auto Club Europa e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt „Abgefahren“ zielt darauf ab, dass Schüler ein Bewusstsein für eine verantwortungsvolle und umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl entwickeln. Neben diesen Beiträgen zur Mobilitätserziehung lernen die Schüler das angemessene Verhalten an Unfallorten, wie „Erste Hilfe“ leisten, und sind in der Lage, Gefahren des eigenen Schulwegs besser wahrzunehmen. Das Projekt beschäftigt sich mit Verkehrssicherheit, Verkehrsmitteln und deren Geschichte sowie Wahrnehmung und Orientierung im Straßenverkehr und in der Stadt (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019j).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise: Die Durchführung ist innerhalb Berlins kostenfrei. Außerhalb von Berlin fallen Kosten für die Durchführung an.

Schulmentoren Mobilität und Verkehr

Schul- und Organisationsform	Ganztage, Projektwoche
Alter/ Klassenstufe	12-14 Jahre/ 7.-8. Klasse
Teilnehmeranzahl	16-20 Teilnehmer
Dauer	90 Minuten pro Baustein (19 Bausteine)
Material	Fahrräder, Helme, Inline-Skates, Protektoren
Räumliche Voraussetzungen	Kursraum, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	mindestens zwei Kursleiter, pädagogische Kenntnisse in der Arbeit mit Kindern und Jugendlichen, Know-how zur Verkehrserziehung, Kooperationspartner aus der Schulleitung, Teilnehmer müssen Erfahrungen im Radfahren und Inline-Skating haben
Kooperationspartner	Radfahrverbände, Zweiradmechaniker, Fahrradkurier, örtliche Verkehrswacht, Verkehrsbetriebe, Polizei, Inliner-Verbände, Sportvereine, Versicherungen, DRK, Johanniter, Malteser, ASB, technisches Hilfswerk

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt Schülermentoren stellt einen Teil des Peerprojekts „Schüler helfen Schüler“ für den Ganzttag dar. Zur Verbesserung der schulischen Verkehrserziehungsarbeit werden die Schüler zu Mentoren für Verkehr und Mobilität ausgebildet. Diese können dann bei der Radfahr- und Inlineskateausbildung, der Durchführung von Schullandheimaufenthalten, Radwandertagen, Schulausflügen und schulinternen Verkehrserziehungsprojekten unterstützend mitwirken. Darüber hinaus sind Verkehrspatenschaften mit jüngeren Kindern sowie eine Betreuung auf dem Schulweg möglich. Die Ausbildung findet in 19 Bausteinen statt und gliedert sich in die Themenfelder „Rund ums Fahrrad“, „Inline-Skating“, „öffentlicher-Personen-Nahverkehr“, „Erste-Hilfe“, „Sicherheit“ und „Verantwortung übernehmen“. Die einzelnen Themenfelder sind in ihrer Reihenfolge nicht festgelegt und können an den Ganztagsunterricht angepasst werden. Die pragmatische Gestaltung der Ausbildung führt dazu, dass die Schüler ihre Erfahrungen direkt an Mitschüler weitergeben können. Schülermentoren übernehmen an der Schule somit eine unterstützende Aufgabe und haben zugleich eine Vorbildfunktion zum sicheren Verhalten im Verkehr (vgl. Nicolai, 2010).

Das **erste Themenfeld** thematisiert das Fahrrad. Damit Schulmentoren die Lehrkräfte bei der Vorbereitung und Durchführung einer Radtour unterstützen können, müssen diese im Hinblick auf die fahrtechnische Schulung von Mitschülern, das Verhalten von Gruppen im Verkehr, Sicherheitshinweise und Vorbildfunktion aufgeklärt werden. Das **zweite Themenfeld** stellt keine Ausbildung zum Instruktor für Inline-Skating dar. Die Schüler sollen nicht als Leiter für Inliner-Kurse fungieren können, sondern dazu befähigt werden, Kleingruppen kurzzeitig zu übernehmen und Bewegungsangebote an Schulen logistisch möglich zu machen. Im **dritten Themenfeld** lernen die Mentoren Aktionen der örtlichen Verkehrsbetriebe und Möglichkeiten der Kontaktaufnahme kennen. Dafür setzen sie sich mit nachhaltiger und intelligenter Mobilitätswahl auseinander. Auch wenn sich die Häufigkeit von Unfällen durch die Verbesserung der fahrtechnischen Fähigkeiten verringern lässt, können diese nicht ganz vermieden werden. Die Mentoren werden daher für das Erkennen von und Verhalten in Notfallsituationen geschult. Es bietet sich an, im **vierten Themenfeld** den „Erste Hilfe“-Lehrgang in Kooperation mit Kooperationspartnern zu organisieren. Schülermentoren werden dadurch darauf vorbereitet, persönlich Verantwortung zu übernehmen, Schlüsselqualifikationen wie Kreativität, Flexibilität, Teamgeist und Selbstvertrauen zu gewinnen und mitverantwortlich an der Verkehrssicherheit der Schule mitzuwirken. Darüber hinaus werden die Mentoren auf die mögliche Übernahme

ehrenamtlicher Tätigkeiten vorbereitet und sammeln wertvolle Erfahrungen für potenzielle Ausbildungen zum Übungsleiter oder Trainer (vgl. Nicolai, 2010).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Soziales Lernen (Basiskurs)

Schul- und Organisationsform	Ganztage, Projektwoche
Alter/ Klassenstufe	13-16 Jahre/ 7.-9. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	90 Minuten pro Baustein (16 Bausteine)
Material	Moderationsmaterial, mehrere fünf bis sechs
Meter	
	lange Seile, Kippbilder (zweideutige Bilder) oder ähnliches mit visuellen Täuschungen, Bilder von Personen mit unterschiedlichen Gefühlszuständen, große Papierbögen, Scheren, Kleber, Malutensilien, vorbereitetes Schaubild (Baustein 6), Flipchart u. Eddings, Papier, Stifte, Karten, Kreppband, Streichhölzer, verschiedenfarbige kleine Bälle
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrer, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	Polizei, Feuerwehr, Wohlfahrtsorganisationen, Pädagogisch Einrichtungen, Soziale Einrichtungen

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Dieses Projekt stellt die Basis für ein Engagement als Schülermentor, Streitschlichter, Schulbusbegleiter, Schülerlotse etc. dar. Grundlage dieses Kurses sind der Umgang miteinander sowie Hintergrundinformationen zu Kommunikation, Teambildung und Konfliktbearbeitung. Diese Themenbereiche werden in insgesamt 16 Bausteinen zum sozialen Lernen durch Übungen, Gruppenspiele und Selbsterfahrungen behandelt. Das Stärken der Sozial-, Team- und Konfliktfähigkeit dient nicht nur der Sozialerziehung als Bestandteil einer VuM, sondern ist auch nützlich für die spätere Berufswahl und Persönlichkeitsentwicklung (vgl. Zehnpfennig, 2010b).

Der **erste Baustein** macht den Schülern die Ziele und Inhalte des Projekts transparent und soll ein erstes Kennenlernen beinhalten. **Baustein zwei** vertieft das gemeinsame Kennenlernen, indem sich die gesamte Gruppe als Team begreift und jeder sich mit der Gruppe identifiziert. Der **dritte Baustein** soll die Schüler für die Mechanismen der eigenen Wahrnehmung sensibilisieren und Lösungen für Wahrnehmungstäuschungen bieten. Ausgehend

von der Auseinandersetzung mit der eigenen Wahrnehmung wird sich in **Baustein vier** mit Empathie auseinandergesetzt, indem die Schüler sich in jemand anderen hineinversetzen und die Perspektivübernahme geschult wird. Durch die bisherigen Bausteine kommen die Schüler in **Baustein fünf** zu der Erkenntnis, dass Stärken und Schwächen Teil jeder Persönlichkeit sind. Dadurch wird die Kritikfähigkeit der Schüler trainiert. **Baustein sechs** setzt sich mit Kommunikation und dem Kommunikationsmodell von Schulz von Thun auseinander. Hierdurch erlangen die Schüler ein Grundverständnis über zwischenmenschliche Kommunikation und stellen fest, dass Äußerungen oft mehrdeutig sind. Im nächsten Schritt trainieren die Schüler die Fähigkeit, unterschiedliche Gefühlsregungen zu erkennen und eigene Gefühle zum Ausdruck zu bringen. Der **siebte Baustein** stellt Gefühle als Schlüssel des sozialen Miteinanders dar. Die Gesprächstechniken „Ich-Botschaften“ und „Aktives Zuhören“ werden im **achten Baustein** mit dem Ziel trainiert, dass die Schüler eine eindeutige, klärende und konfliktfreie Kommunikation erlernen. Hierfür wird auf den Ergebnissen aus Baustein sechs aufgebaut. Im **neunten Baustein** werden die Schüler dazu befähigt, Konflikte zu erkennen und zu analysieren. Darüber hinaus reflektieren sie ihren eigenen Umgang mit Konflikten (vgl. Zehnpfennig, 2010b).

Nach den ersten neun Bausteinen ist es sinnvoll eine Pause einzuplanen und eine gemeinsame Aktivität wie Grillen oder Spiele zu machen. In **Baustein zehn** können die Schüler diese Pause organisieren und gestalten. Um konstruktives Feedback geben zu können, erarbeitet **Baustein elf** Feedback-Regeln, so dass keine Konflikte bei dem Versuch einer ehrlichen Rückmeldung entstehen. **Baustein zwölf** wendet sich stärker dem Übernehmen von Verantwortung und Zivilcourage zu. Hierfür wird der Begriff Verantwortung definiert und Situationen identifiziert, in denen Verantwortung und Zivilcourage notwendig sind. Das Projekt sieht ebenfalls einen Praxistag vor. Hierfür können in **Baustein dreizehn** Exkursionen zu unterschiedlichen Unternehmen, Vereinen und Einrichtungen unternommen werden. Die Schüler können sich dafür aufteilen und je nach thematischem Schwerpunkt einen Besuch organisieren. Im nächsten Baustein reflektieren die Kursteilnehmer die bisherige Zusammenarbeit unter dem Teamaspekt. **Baustein vierzehn** verdeutlicht dafür verschiedene Rollen im Team. Im vorletzten Baustein werden die Inhalte des Kurses durch die Schüler reflektiert. **Baustein fünfzehn** erfordert, dass die Schüler einen Transfer zur konkreten Schulrealität leisten und die Ergebnisse des Kurses dokumentieren. Den Abschluss stellt **Baustein sechzehn** dar. Hier wird der Kurs beendet, indem die Teilnehmer ihre eigene und die Arbeit des Kurses reflektieren (vgl. Zehnpfennig, 2010b).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Ausbildung zum Schulbusbegleiter

Schul- und Organisationsform	Ganztage
Alter/ Klassenstufe	ab 13 Jahre/ ab 7. Klasse
Teilnehmeranzahl	16-20 Teilnehmer
Dauer	90 Minuten pro Baustein (10 Bausteine)
Material	Erkennungsmerkmal an Kleidung, Flipchart/Tafel,
Räumliche Voraussetzungen	Stifte/Kreide, Plakate, Klassenraum, Bus, Bushaltestelle
Personelle Voraussetzungen	kontinuierliche Betreuung durch mindestens eine Lehrkraft und einen Ausbilder der Ausbildungsinstitution (z.B. ÖPNV), Kursleiter mit pädagogischer Erfahrung, Einverständniserklärung der Eltern, „soziale Reife“ und Durchsetzungsvermögen der Teilnehmer,
Kooperationspartner	Schulleitung, Polizei, örtliche Verkehrswacht, Verkehrsgesellschaft

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Ausbildung von Schulbusbegleitern ist Teil des Peer Projekts an Ganztagschulen. Schulbusbegleiter haben die Aufgabe, die Fahrt mit dem Schulbus sicherer zu machen, so dass Schüler angstfreier fahren, weniger Unfälle geschehen und Konflikte vermieden werden. Hierfür achten Schulbusbegleiter darauf, dass weniger gedrängt, Sitzplätze genutzt und Fehlverhalten seitens von Mitschülern entgegengewirkt wird. Darüber hinaus führen Schulbusbegleiter an Haltestellen Aufsicht, indem sie das Überqueren der Fahrbahn absichern und sich um Fragen und Probleme von Mitschülern kümmern. Durch ihr Engagement entlasten Schulbusbegleiter die Busfahrer, indem auch auf das Einhalten von Sicherheits- und Verkehrsregeln während der Busfahrt geachtet wird. Die Ausbildung kann durch geschulte Lehrkräfte oder Kooperationspartner durchgeführt werden und gliedert sich in mindestens zehn Bausteine. Der **erste Baustein** erläutert den Schülern das Projekt, sammelt Erwartungen und Vorerfahrungen der Schüler und informiert zum Thema Sicherheit im ÖPNV. Aufbauend auf diesen Grundinformationen erarbeitet der **zweite Baustein** Regeln und Aufgaben, aus denen sich Aufgaben der Schulbusbegleiter ableiten lassen. **Baustein drei** schult das verbale Lösen von Konflikten, indem sprachliche Aspekte zur Klärung von Konflikten bewusst gemacht werden. Im **vierten Baustein** sollen die Schüler in praxisnahen Rollenspielen die Aufgaben der Schulbusbegleiter ausüben und anschließend reflektieren. In Absprache mit der zuständigen Verkehrsgesellschaft sollen im **fünften Baustein** praxisnahe Rollenspiele im Bus durchgeführt werden. Der **sechste Baustein** findet wieder im Klassenraum statt. Hier werden die Schüler über die Befugnisse und Sanktionsmöglichkeiten eines

Schulbusbegleiters informiert. Ab dem sechsten Baustein werden die Schüler in die Praxis entlassen. Während des **siebten** und **achten Bausteins** werden die gemachten Erfahrungen reflektiert und Einzelfälle analysiert. **Baustein neun** und **zehn** führen Grundzüge der Mediation ein und schaffen weitere Möglichkeiten der Konfliktbewältigung. Die Bausteine können durch weitere Workshops (z.B. Antigewalttraining) ergänzt und fortgesetzt werden (vgl. Euler, 2010).

Evaluation/ Gütesiegel: keine(s)

Driving Forces

Schul- und Organisationsform	offene Ganztagschule, Projektunterricht, Präsentationsprüfungen (Realschule, Abiturprüfung)
Alter/ Klassenstufe	ab 14 Jahre/ ab 7. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Arbeitsblätter
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	keine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt „Driving Forces“ ist ein bilinguales Projekt zu dem Thema „Jugendliche und Mobilität im Straßenverkehr“. Ziel des Projekts ist eine gute Vorbereitung der Teilnehmenden auf verschiedene Verkehrssituationen, indem angesprochene Themenbereiche in eigenständiger Form durch die Teilnehmenden vertieft werden können. Neben der Wahl geeigneter Verkehrsmittel wird sich mit den Themenfeldern Konfliktsituationen und Gruppendruck im Straßenverkehr auseinandergesetzt. Dabei werden Situationen mit hohem Identifikationspotential und hoher emotionaler Relevanz erzeugt, so dass das Projekt Thematiken beim Erwerb des Führerscheins unterstützt. Der im Projekt verankerte bilinguale Ansatz verbessert die Englischkenntnisse und bietet einen Anknüpfungspunkt für den Fremdsprachenunterricht. Die inhaltlich-thematische Konzeption des Projekts ist variiert und regt in den Modulen 3 und 4 zu einem selbstständigen und kreativen Umgang mit der Thematik durch die Teilnehmenden an. Die Module müssen dafür jedoch nicht stringent aufeinander folgend umgesetzt werden, sondern können auch einzeln (z.B. im Regelunterricht) behandelt werden. Das Material der einzelnen Module kann von Lerngruppen mit unterschiedlichen Leistungsmöglichkeiten bearbeitet werden. Während die Texte in englischer Sprache sind,

können die Hinweise wahlweise auch in Deutsch gelesen werden und Vokabelhilfen berücksichtigt werden (vgl. Jurecka, 2010a-d).

Modul 1 (Transport Choices) setzt sich mit der Wahl geeigneter Transportmittel im Straßenverkehr auseinander. Hierfür werden Formen und alternative Fortbewegungsmittel, angelehnt an die jeweiligen individuellen Bedürfnisse, der Umwelt, der StVO oder Kosten, diskutiert. Dadurch können die Schüler für die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Verkehrsmittel und die Umweltproblematik sensibilisiert werden (vgl. Jurecka, 2010a). **Modul 2** (Traffic Accidents – Who, Where, When and Why?) setzt sich mit der Häufigkeit, sowie Gründen und verschiedenen Arten von Unfällen im Straßenverkehr auseinander. Durch das Auseinandersetzen mit dem Zustandekommen von Unfällen im Straßenverkehr erkennen die Schüler, durch welche Verhaltensweisen eine höhere Wahrscheinlichkeit besteht, in Unfälle verwickelt zu werden (vgl. Jurecka, 2010b). **Modul 3** (What Affects Safe Driving?) setzt sich mit Faktoren auseinander, die die Sicherheit im Straßenverkehr beeinflussen. Hierfür wird sich auf Faktoren sozialer Art beschränkt, so dass die Schüler sich mit der Bedeutung des Einflusses des sozialen Umfelds auf das eigene Verhalten im Straßenverkehr auseinandersetzen (vgl. Jurecka, 2010c). **Modul 4** (Conflicts) fordert die Schüler zum eigenverantwortlichen und kreativen Umgang mit Konfliktfeldern im Straßenverkehr auf. Der methodische Zugang ist offener als in den vorherigen Modulen, weswegen sich die Schüler stärker mit der Lerngruppe auseinandersetzen und Anknüpfungspunkte für den Projektunterricht geschaffen werden (vgl. Jurecka, 2010a-d).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

ADAC Verkehrswelt

Schul- und Organisationsform	Projekttag, Ganztage
Alter/ Klassenstufe	14-17 Jahre / 7.-10. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	zwei Schulstunden
Veranstaltungszeitraum	März bis November
Material	stellt der Veranstalter (Virtual Reality Brillen etc.)
Räumliche Voraussetzungen	30x30 Meter, fester ebener Untergrund, 220V Stromanschluss
Personelle Voraussetzungen	k. A.
Kooperationspartner	ADAC Stiftung „Gelber Engel“, ADAC Berlin-Brandenburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die ADAC-Verkehrswelt stellt eine Roadshow zum Thema Unfallprävention dar, mit deren Hilfe das Unfallrisiko von Jugendlichen minimiert werden soll. Jugendliche sollen mit Hilfe von vier Themenzelten für Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Verteilt auf vier Zelte und mit Hilfe von Virtual Reality Brillen setzen sich die Jugendlichen mit den Themen „**Ablenkung**“, „**Geschwindigkeit**“, „**Rauschbrille**“ und „**Toter Winkel**“ auseinander (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019k; ADAC Stiftung, 2018).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Crash-Kurs-NRW

Schul- und Organisationsform	Exkursion, Projekttag, Regelunterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 10. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	k. A.
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum (Nachbereitung)
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft, pädagogische Mitarbeiter, Polizei, Angehörige, Feuerwehr, Notarzt
Kooperationspartner	Polizei NRW

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Projekt „Crash-Kurs-NRW“ fördert die Verkehrssicherheit, indem ein realistisches Gefahrenbewusstsein (vor allem im Straßenverkehr) und eine positive Verhaltensveränderung bei jungen Verkehrsteilnehmern bewirkt werden sollen. Mit Hilfe von Erfahrungsberichten von Angehörigen, Polizei, Feuerwehr, Notärzten und Seelsorgern werden Erfahrungen und Emotionen von (tödlichen) Verkehrsunfällen geschildert, die durch beispielhafte Bilder von schweren Verkehrsunfällen unterstützt werden. Im Anschluss an die im Plenum stattfindenden Vorträge und Erlebnisberichte bietet es sich an, die Eindrücke der Schüler im Unterricht zu reflektieren. Dieses Projekt richtet sich besonders an Schüler, die motorisiert im Straßenverkehr unterwegs sind (vgl. Bresges, Hofmann & Weber, 2019; Polizei NRW, 2018).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Hörbuch „Heiliges Blech“

Schul- und Organisationsform	fächerübergreifender Unterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 16 Jahre / ab 9. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20-25 Teilnehmer
Dauer	k. A.
Material	Hörbuch, CD-Spieler, Begleitheft, Schreibmaterial
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	keine

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Das Hörbuch bietet die Möglichkeit sich mit der wachsenden persönlichen Verantwortung der Jugendlichen am Verkehr und den Konsequenzen eigenen Verhaltens im Straßenverkehr auseinander zu setzen. Aufgrund der Erzählweise erzeugt das Hörbuch emotionale Betroffenheit und regt zum Nachdenken sowie zu Diskussionen an. Die Vertonung des Romans „Heiliges Blech“ schildert das Schicksal zweier junger Männer, welche durch einen Verkehrsunfall emotional miteinander verbunden sind. Als Hilfestellung zur Arbeit mit dem Hörbuch dient ein Begleitheft. Das Hörbuch bietet sich für den fächerübergreifenden Unterricht an (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 50–51).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Verkehrstag zum Schulanfang

Schul- und Organisationsform	Projekttag
Alter/ Klassenstufe	1. Klasse
Teilnehmeranzahl	max. 7 Klassen
Dauer	15 Minuten pro Station / 7:30 Uhr bis 13:00 Uhr
Material	Aufbauplan, Stationsnummern, Einladungen, Verstärkeranlage, <i>Material für Stationen</i>
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkräfte und pädagogisches Personal
Kooperationspartner	Eltern, verkehrssicherheitsberatende Polizei, Träger des Schulverkehrs

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe von Erlebnissen an sieben Stationen sollen Schulanfänger zu Beginn ihrer Schulzeit auf spielerische Weise einen Schulweg absolvieren.

Dabei stehen Freude, Ungezwungenheit, Kooperation und die Lust neues zu entdecken im Mittelpunkt. Im Anschluss an eine Begrüßung werden die Klassen auf Stationen aufgeteilt und wechseln auf ein akustisches Signal die Stationen. Jede Klasse durchläuft jede Station. An einigen Stationen werden die Klassen in Kleingruppen unterteilt. Während jede Station durch Lehrkräfte, Polizei, Eltern oder pädagogische Mitarbeiter betreut wird, begleiten die Klassenlehrer ihre Klassen (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 35–36).

Beim Aufbau und der Durchführung ist die Situation der Schule zu berücksichtigen, so dass besonders im ländlichen Raum die Träger des Schulverkehrs (z.B. Schulbusse) an einer Station (z.B. 6) das Verhalten in öffentlichen Verkehrsmitteln thematisieren. Im städtischen Raum kann der Fokus hingegen auf dem Fahrrad oder dem Fußweg liegen. Neben der Kompetenz sicher mobil zu sein, wird vor allem die Selbstständigkeit der Schüler gefördert (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 35–36).

Tabelle 21: Mögliche Stationen beim Verkehrstag zum Schulanfang

Mögliche Stationen		
Stationsname	Thema	Verantwortung
1 Diskothek	Spiele zum Verkehr	
2 Gespräch	Sicherer Schulweg: Fahrbahn überqueren	
3a Hüpfburg	Geschicklichkeit und Rücksichtnahme	
3b Staffel	Sehen und gesehen werden	
4a Puzzle	Formen und Farben von Verkehrszeichen	
4b Memory	Gefahrensituationen und Verhalten im Straßenverkehr	
4c Angelspiel	Geschicklichkeit	
5 Imbiss	Gesunde Ernährung	
6a Roller	Beherrschung von Spielfahrzeugen	Polizei
6b Fahrrad	Beherrschung von Spielfahrzeugen	Polizei
7 Malstraße	Mein Schulweg	

Der Stationsaufbau orientiert sich an den Handreichungen Berlin-Brandenburgs (siehe dazu: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 35–36). Diese bieten eine genaue Materialübersicht.

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

„Mobililli und der UmweltTiger“

Schul- und Organisationsform	Projektunterricht
Alter/ Klassenstufe	1.-4. Klasse
Teilnehmeranzahl	nach Absprache
Dauer	1 Schultag
Material	organisiert der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	Schulhof, Sporthalle
Personelle Voraussetzungen	Lehrkräfte, Eltern, pädagogische Mitarbeiter
Kooperationspartner	ACE Auto Club Europa e.V.

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Bei diesem Modul handelt es sich um ein Programm für Grundschulen. Das Aktionsmobil veranstaltet einen Erlebnistag mit Bewegungs- und Spielmodulen zum Thema VuM an der Schule. Die konkrete Durchführung kann mit der Schule im Vorfeld abgesprochen werden. Das Material und die Anleitung der Module werden durch das dreiköpfige Team des Aktionsmobils übernommen. Die Schule stellt Betreuungspersonal für die einzelnen Stationen. An den Stationen werden unter anderem der **tote Winkel** thematisiert, **Geschicklichkeits-** und **Fahrradparcours** angeboten oder ein **Verkehrsquiz** gespielt (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019e).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise:

In Berlin kostenfrei, da es vom Senat gefördert wird. Außerhalb von Berlin fallen Kosten für die Durchführung an.

Die Schulumgebung im Mathematikunterricht

Schul- und Organisationsform	Mathematikunterricht
Alter/ Klassenstufe	ab 3. Klasse
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	k. A.
Material	Themenkiste iMINT Arbeitsblätter
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	Bildungsserver Berlin-Brandenburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Im Mathematikunterricht kann VuM im Themenfeld „Länge und Beschreibung von Wegen“ mit Hilfe des Schulwegs der Schüler umgesetzt werden.

Das online verfügbare Unterrichtsmaterial beinhaltet einen Plan zur Schulumgebung. Dieser kann durch die eigene Schulumgebung ausgetauscht und die Aufgaben entsprechend angepasst werden. Die Schüler sollen unter anderem den Schulweg in der Karte finden, beschreiben und die Länge bestimmen. Neben der Orientierung mit Hilfe von Karten und sprachlich präziser Beschreibungen, wird das Finden und Beschreiben von Lagebezeichnungen geübt sowie ein Verständnis für Entfernungen und Geschwindigkeiten geschaffen (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 42; Bildungsserver Berlin-Brandenburg).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Berlin-Brandenburg

Schul- und Organisationsform	Regelunterricht, Projekttag, Ausflüge
Alter/ Klassenstufe	ab 3. Klasse
Teilnehmeranzahl	k. A.
Dauer	k. A.
Material	Filme, Straßenbahn- und Busplannetz, Fahrplan-Apps, Bedienungsanweisung Fahrscheinautomat, Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr
Räumliche Voraussetzungen	Klassenzimmer, ÖPNV
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Da Schüler ihren Aktionsradius erweitern, greifen viele auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zurück. Um die Schüler zur selbstständigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu befähigen, bieten der VBB und die BVG unterstützende Angebote für den Unterricht an Grundschulen an. Neben Filmen werden kostenfreie Praxistage zielgruppenorientiert angeboten. Schulausflüge und Klassenfahrten bieten sich darüber hinaus dafür an, die Schüler in den Planungsprozess mit öffentlichen Verkehrsmitteln einzubeziehen. Dafür können neben Streckennetzen, Fahrplan-Apps, Informationen zum „Schwarzfahren“ auch Sicherheitsbestimmungen des ÖPNV im Unterricht behandelt werden (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 41–42; Verkehrsverbund Berlin Brandenburg).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Jugend-Fahrrad-Turnier

Schul- und Organisationsform	Projekttag
Alter/ Klassenstufe	8-15 Jahre / 3.-8. Klasse
Teilnehmeranzahl	Klassenverband
Dauer	k. A.
Material	Fahrrad und Helm pro Schüler, Turniermaterial wird gestellt
Räumliche Voraussetzungen	Sporthalle, Schulhof
Personelle Voraussetzungen	ADAC-Moderatoren
Kooperationspartner	ADAC Regionalclubs

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Aufgaben orientieren sich an Gefahrensituationen des alltäglichen Verkehrs. Dafür werden Übungen mit spielerischem Charakter absolviert und die Schüler durch ein anschließendes Turnier zum Mitmachen angespornt. Neben angemessener Geschwindigkeit stehen vorsichtiges Verhalten, das Vermeiden von Risikosituationen, Gleichgewichtsübungen sowie Bremsverhalten und zielgenaues Anhalten im Mittelpunkt. Der Parcours besteht aus acht Stationen, an welchen die Schüler durch richtiges Verhalten im Verkehr Punkte sammeln. Dem Parcours geht eine Fahrradinspektion voraus. Nehmen Schüler nicht mit dem eigenen Fahrrad teil, wird die Kontrolle als „Fehlersuche“ am fremden Fahrrad durch die Schüler durchgeführt (vgl. ADAC e.V., 2017; ADAC Schleswig-Holstein, 2019).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Weitere Hinweise: Das notwendige Material kann bei den regionalen ADAC-Clubs ausgeliehen werden.

Mit dem Rad und zu Fuß sicher unterwegs (Verkehrssicherheitswochen)

Schul- und Organisationsform	Aktionstage
Alter/ Klassenstufe	5. Klasse
Teilnehmeranzahl	zwei Klassen pro Tag
Dauer	4 Stunden
Material	stellt der Veranstalter
Räumliche Voraussetzungen	Verkehrsübungsplatz ADAC
Personelle Voraussetzungen	k. A.
Kooperationspartner	ADAC Berlin-Brandenburg

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Die Aktionstage des ADAC dienen der Unfallprävention von Schülern. Dafür können pro Tag zwei Klassen am Programm des ADAC teilnehmen. Im Mittelpunkt stehen die Inhalte „**Achtung Auto**“, „**Mit Sicherheit ans Ziel**“, sowie die Auseinandersetzung mit **Straßenbahn** und **Bussen**. Die Schüler absolvieren in diesem Zusammenhang Übungen zur Fußgänger- und Radfahrersicherheit, indem sie sich mit Brems- und Reaktionswegen auseinandersetzen. Darüber hinaus wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bearbeitet (vgl. Berlin Sicher Mobil, 2019i; ADAC Berlin Brandenburg e.V., 2013).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Projekt Verkehrsausschuss

Schul- und Organisationsform	Projekttag
Alter/ Klassenstufe	ab 5. Klasse
Teilnehmeranzahl	ca. 20 Teilnehmer
Dauer	k. A.
Material	Schreibmaterial, Fotokamera
Räumliche Voraussetzungen	Klassenraum
Personelle Voraussetzungen	Lehrkraft
Kooperationspartner	Bezirksverwaltung

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe eines Rollenspiels, in welchem die Schüler in die Rolle der Bezirksverordnetenversammlung schlüpfen, sollen sie feststellen, dass bei der Stadt- und Verkehrsplanung unterschiedliche Interessen bestehen und diese vor dem Hintergrund politischer Entscheidungen abgewogen werden müssen. Sie setzen sich dafür mit Problemen und Herausforderungen in ihrem Bezirk bzw. auf ihrem Schulweg auseinander und formulieren Wünsche. Auf dieser Grundlage werden Ausschüsse gebildet, die Lösungsmöglichkeiten erarbeiten und Skizzen anfertigen. Zum Abschluss können die Schüler ihre Ergebnisse Bezirkspolitikern vortragen und mit diesen gemeinsam diskutieren. Neben Aspekten der Sozialbildung und Umweltbildung steht besonders die Übernahme von Verantwortung im Mittelpunkt (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 46-47).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schul- und Organisationsform	Projektgruppe
Alter/ Klassenstufe	alle Alters- und Klassenstufen
Teilnehmeranzahl	beliebig
Dauer	regelmäßige Treffen
Material	k. A.
Räumliche Voraussetzungen	Tagungsraum
Personelle Voraussetzungen	Eltern, Lehrer, Erzieher, Schulleitung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Schulberater
Kooperationspartner	ÖPNV, Polizei, Bezirksamt

Beschreibung der zentralen Inhalte:

Mit Hilfe eines schulischen Mobilitätsmanagements sollen standortsbezogene Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit schulischer VuM kombiniert werden. Ziele können es sein, dass **Mobilitätsverhalten** der Schüler zu **analysieren, Konzepte für zukünftige und sichere Mobilität** zu erarbeiten, **Konzepte in Projektgruppen** gemeinsam umzusetzen, deren **Umsetzung** zu **evaluieren**, mit Hilfe der Evaluation das **Ursprungskonzept zu optimieren** und wichtige **Ergebnisse im Schulkonzept** zu verankern. Dafür bilden Schule, Polizei, Bezirksamt, Elternschaft und Kooperationspartner eine interdisziplinär besetzte Projektgruppe, welche kooperativ einen ganzheitlichen Ansatz zum Thema „Mobilität“ entwickelt. Neben der Verkehrssicherheit der Schüler werden dabei auch die negativen Auswirkungen auf den Verkehr in den Blick genommen. Aus den Projektgruppen können sich regelmäßig tagende Arbeitsgruppen entwickeln (vgl. Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018, S. 52–53).

Evaluation/Gütesiegel: keine(s)



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43 / 43G

10117 Berlin

Postfach 08 02 64

10002 Berlin

Tel. 030/2020-5000

Fax 030/2020-6000

berlin@gdv.org, unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de, www.udv.de