

Fahrradprojekte für 10- bis 14-jährige Kinder

Empfehlungen zur schulischen Umsetzung



Handreichung zum Projekt „ERProBt – Evaluation von Radverkehrsprojekten für 10- bis 14-jährige Kinder auf Basis eines zu entwickelnden theoriengeleiteten Kriterienkatalogs“



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

INHALTE

Vorwort.....	3
Unfallgefahren für 10- bis 14-jährige Kinder	4
Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen	6
Radverkehrssicherheit im schulischen Bildungskontext.....	7
Empfehlungen zur Umsetzung von Fahrradprojekten.....	9

Vorwort

Ältere Kinder zwischen 10 und 14 Jahren verunglücken im Straßenverkehr überproportional häufig auf dem Fahrrad. Schulische Verkehrssicherheitsarbeit spielt eine wichtige Rolle in der Mobilitätsbildung und stellt einen Grundpfeiler für sichere Mobilität dar. Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg fahren, bis 10 Jahre dürfen sie es noch, ab 10 Jahren müssen sie jedoch wie Erwachsene auf dem Radweg oder der Straße fahren (StVO, 2013). Während für die schulische Mobilitätsbildung und auch für die Radfahrausbildung viele Projekte und Materialien für das Grundschulalter angeboten werden, gibt es für Kinder von 10 bis 14 Jahren vergleichsweise wenig Angebote. Diese Handreichung stellt zusammenfassend zentrale Ergebnisse des Forschungsprojekts „ERProBt – Evaluation von Radverkehrsprojekten für 10- bis 14-jährige Kinder auf Basis eines zu entwickelnden theoriengeleiteten Kriterienkatalogs“ dar, das gemeinsam von der Professur für Verkehrspsychologie der TU Dresden und dem Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme durchgeführt wurde. Sie soll Lehrkräften sowie interessierten Praktikern und Praktikerinnen einen **Überblick über das Themenfeld ältere Kinder auf dem Fahrrad** geben sowie eine **Hilfestellung bei der Planung und Einbindung von Verkehrssicherheitsthemen in den Unterricht** sein. Dafür wurde eine öffentlich zugängliche **Website** entwickelt, die eine **strukturierte Übersicht** über Fahrradprojekte und zugehörige Materialien bietet. Sie ist unter <http://verkehrserziehung.ivi.fraunhofer.de/> abrufbar.

Fahrradsicherheit für ältere Kinder

Handreichung für Lehrkräfte

Website:
<http://verkehrserziehung.ivi.fraunhofer.de/>



Unfallgefahren für 10- bis 14-jährige Kinder

In den letzten Jahrzehnten ist die Anzahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr deutlich gesunken. 1978 verunglückten 72.129 Kinder, 2023 waren es noch 27.235. Im Jahr 2023 kamen 34,5 % der verunglückten Kinder als Insassen in einem Pkw zu Schaden, 35,1 % auf einem Fahrrad und 22,1 % zu Fuß (Statistisches Bundesamt, 2025). Ältere Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken besonders häufig auf dem Fahrrad. Es besteht ein Bedarf an verstärkten Radverkehrs-sicherheitsmaßnahmen für diese Altersgruppe.

Ältere Kinder
verunglücken
häufig auf
dem Fahrrad

Im Jahr 2023 waren 68 % der verunglückten Kinder auf dem Rad Jungen und 32 % Mädchen. Unfälle häufen sich bei 10- bis 14-Jährigen besonders auf dem Schulweg zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Nachmittag und frühen Abend. In den Ferien und während der Unterrichtszeit ereignen sich weniger Unfälle in dieser Altersgruppe. Die im Rahmen des Projekts durchgeführte Unfallanalyse zeigt, dass 48,3 % der Fahrradunfälle bei 10- bis 14-Jährigen von den Kindern selbst verursacht werden, während 51,7 % von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht werden. Bei Unfällen nur mit Personenschaden steigt der Anteil der Fremdverschuldung auf 53,2 % bei 10- bis 14-Jährigen und 61,3 % bei allen Radfahrenden. Hauptverursacher sind Pkw (82 %), andere Radfahrende (5,3 %) und Lkw (3,6 %). Die Analyse zeigt, dass bei Unfällen mit 10- bis 14-jährigen Radfahrenden Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (14,5 %) und Fehler beim Abbiegen nach rechts (9,6 %) häufige Ursachen sind. Die häufigste Unfallart ist der Zusammenstoß mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen (51,7 %). Radfahrende verletzen sich bei Unfällen meist leicht bis schwer, während die Unfallgegner oft unverletzt bleiben. Die meisten Unfälle passieren innerorts. Präventionsmaßnahmen sollten diese spezifischen Unfallursachen und -arten berücksichtigen.

Zahlen und
Fakten zu
Fahrrad-
unfällen

Die ermittelten **unfallspezifischen Besonderheiten**, welche Unfälle mit Rad fahrenden Kindern zwischen 10 und 14 Jahren kennzeichnen, sollten auch **in Mobilitätsbildungsmaßnahmen Berücksichtigung finden**. Folgende Bereiche sind hier besonders zu nennen:

1. Thematisierung der Schulweggefahren:

- Es ist wichtig, die besonderen Gefahren des Schulweges zu thematisieren, um das Bewusstsein für potenzielle Risiken zu schärfen.

2. Unfallarten:

- Besonders häufig sind Unfälle mit kreuzenden und abbiegenden Fahrzeugen (z.B. toter Winkel). Diese Unfallarten sollten in der Präventionsarbeit besonders berücksichtigt werden.
- Es muss jedoch auch auf die zweithäufigste Unfallart, den Zusammenstoß mit anfahrenden, anhaltenden und ruhenden Fahrzeugen, eingegangen werden, da dies weniger bekannt ist. Besonders häufig passieren Unfälle mit rückwärts ausparkenden Fahrzeugen und Dooring-Unfälle beim Vorbeifahren an parkenden Autos.
- Präventionsarbeit sollte die häufigsten Unfallkonstellationen thematisieren: Fehler beim Einbiegen in den fließenden Verkehr, Nichtbeachten der Vorfahrt, falsche Straßennutzung.

3. Zielgruppe und jugendliche Risikobereitschaft:

- Generell erscheint es sinnvoll, das Thema Risikobereitschaft mit Beginn der Pubertät zu thematisieren.
- Eltern von Jungen sollten besonders angesprochen werden, da diese Gruppe möglicherweise spezifische Präventionsmaßnahmen benötigt.

4. Verursachung und Verletzungen:

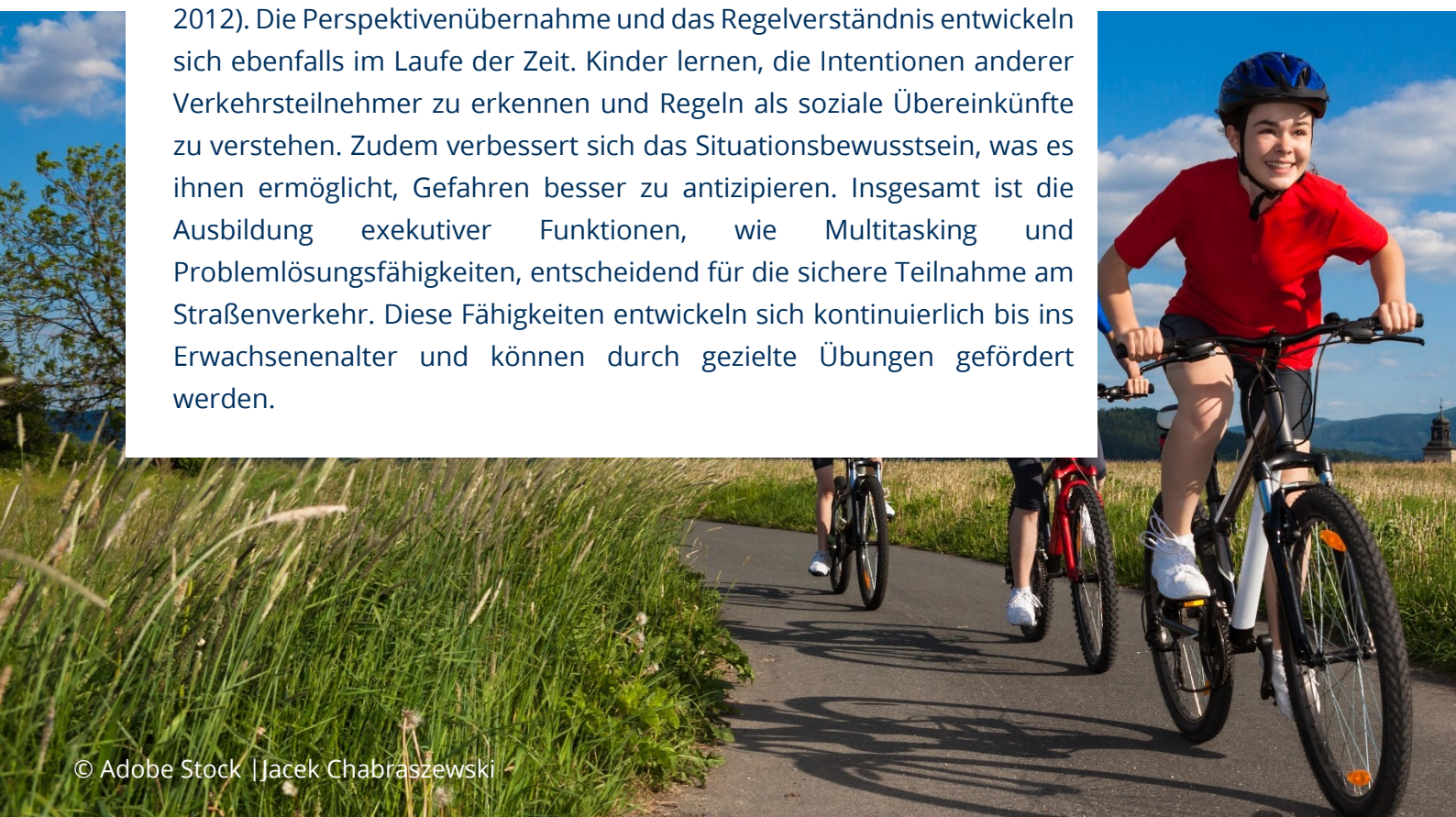
- In der Gruppe der 10-14-jährigen Radfahrenden sind 51,7 % der Unfälle auf Fremdverschuldung zurückzuführen.
- Häufig tragen Radfahrende bei Unfällen schwere Verletzungen davon.
- Es ist daher entscheidend, nicht nur auf das eigene korrekte Verhalten zu achten, sondern auch mit Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen, z.B. in Form von „typischen Fehlern“ von Autofahrern.
- Es ist wichtig, zu betonen bzw. in Maßnahmen darauf hinzuweisen, dass nicht auf das eigene Vorrangrecht vertraut werden sollte, um schwere Verletzungen zu vermeiden.

Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen

Die Nutzung des Fahrrads fördert die persönliche Entwicklung von Kindern erheblich. Nach ersten Erfahrungen in verschiedenen Verkehrssituationen, die sie mit Unterstützung von Eltern oder anderen Begleitern sammeln, ist die selbständige Mobilität der nächste wichtige Schritt. Dies erweitert ihren Aktionsradius, steigert ihre Unabhängigkeit von den Entscheidungen anderer und fördert ihre Selbstwirksamkeitsüberzeugung. Um sicher im Straßenverkehr agieren zu können, benötigen Kinder Kompetenzen auf personaler, motorischer, emotionaler und sozialer Ebene (Schlag, Richter, Kröling, & Gehlert, 2021).

Die Entwicklung in der Kindheit und frühen Jugend ist ein langfristiger Prozess, der zunehmend komplexe Anforderungen an die kognitive Leistungsfähigkeit stellt. Studien zeigen, dass Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren zwar viele notwendige Fähigkeiten entwickelt haben, jedoch oft noch nicht ausreichend für die selbständige Verkehrsteilnahme gerüstet sind (Schlag, Richter, Buchholz, & Gehlert, 2018). Wichtige Aspekte sind Wahrnehmung, Aufmerksamkeit und Motorik. Während visuelle Wahrnehmungsfähigkeiten bei älteren Schulkindern gut ausgeprägt sind, haben sie Schwierigkeiten, Wahrgenommenes richtig zu deuten und in Handlungen umzusetzen. Auch die Fähigkeit, Geschwindigkeiten und Entfernungen korrekt einzuschätzen, entwickelt sich erst allmählich. Aufmerksamkeit ist entscheidend für die Verkehrssicherheit, da Ablenkungen häufig zu Unfällen führen (Schwebel, Davis, & O'Neal, 2012). Die Perspektivenübernahme und das Regelverständnis entwickeln sich ebenfalls im Laufe der Zeit. Kinder lernen, die Intentionen anderer Verkehrsteilnehmer zu erkennen und Regeln als soziale Übereinkünfte zu verstehen. Zudem verbessert sich das Situationsbewusstsein, was es ihnen ermöglicht, Gefahren besser zu antizipieren. Insgesamt ist die Ausbildung exekutiver Funktionen, wie Multitasking und Problemlösungsfähigkeiten, entscheidend für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Diese Fähigkeiten entwickeln sich kontinuierlich bis ins Erwachsenenalter und können durch gezielte Übungen gefördert werden.

Auch ältere Kinder müssen Fahrradkompetenzen entwickeln



Radverkehrssicherheit im schulischen Bildungskontext

Die schulische Verkehrssicherheitsarbeit ist durch den Beschluss der Kultusministerkonferenz (KMK, 1972, 1994, letzte Fassung 2012) eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe. In der Empfehlung werden neben klassenstufenspezifischen Inhalten zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung auch Hinweise zu didaktischen Grundsätzen, Lernformen und Umsetzungsmöglichkeiten gegeben. Besonderes Augenmerk soll dabei auf die „Erfahrungs-, Handlungs- und Umgebungsorientierung“ (KMI, 2012, S. 4) gelegt werden. Das Rad fahrende Kind wird dabei immer mitgedacht. Denn die Radnutzung ermöglicht den Kindern einen erweiterten Mobilitätsraum. Dieser inhaltliche Bezug ist vor allem für Kinder im Übergang zur weiterführenden Schule sinnvoll und notwendig. Dabei variiert die Integration von Radverkehrsthemen in den Lehrplänen der weiterführenden Schulen je nach Bundesland. Während einige Länder spezifische Inhalte zur Radverkehrssicherheit in ihren Lehrplänen verankert haben, behandeln andere das Thema im Rahmen allgemeiner Verkehrserziehung oder Mobilitätsbildung (Deutscher Bildungsserver, <https://www.bildungsserver.de/lehrplaene-400-de.html>). Dabei sind die Angebote für Kinder der Altersspanne 10 bis 14 Jahre begrenzt. Viele sinnvolle und interessante Lehrmaterialien sind für die Grundschule konzipiert. Diese sind für den Einsatz in der weiterführenden Schule weniger geeignet, da sie sowohl zu wenig auf den psychologischen Entwicklungsstand als auch auf die spezifische Unfall- und Gefährdungslage dieser Altersgruppe eingehen.

Themen der Radverkehrssicherheit lassen sich jedoch auch in der weiterführenden Schule integrieren. Eine fächerübergreifende Unterrichtsgestaltung und Kombination von Fachthemen fördert dabei das Verständnis für die Sinnhaftigkeit der Verkehrssicherheit und sensibilisiert für altersspezifische Risiken im Straßenverkehr.

Die im Folgenden dargestellten **Ansatzpunkte** sollen Lehrkräften eine Orientierung bieten, wie das **Thema Fahrradsicherheit in den Unterricht integriert** werden kann.

Fahrrad-
sicherheit in
der weiter-
führenden
Schule

Fach	Begründung lt. Lehrplan	Mögliche Inhalte
Sport	Förderung der körperlichen Fitness, Koordination und motorischer Fähigkeiten, die für sicheres Radfahren notwendig sind.	Praktische Übungen und Radfahrtraining, Aufbau von Fahrtechnik, Bremsübungen, Gleichgewichtsschulung und Verkehrssicherheitstraining.
Physik	Vermittlung von naturwissenschaftlichen Grundlagen, die das Verständnis für die physikalischen Aspekte des Radfahrens fördern.	Themen wie Mechanik, Bremsweg, Reibung und Kräfte bei Fahrbewegungen, Beschleunigung und Verzögerung, die für das Verständnis von Verkehrssicherheit wichtig sind.
Mathematik	Anwendung mathematischer Konzepte zur Erklärung von Radverkehrsthemen.	Berechnung von Bremswegen, Geschwindigkeiten, Reaktionszeiten und deren Zusammenhang mit Sicherheitsabständen.
Geografie	Auseinandersetzung mit Raumstrukturen, Verkehrsplanung und Umwelt- und Klimaschutz	Analyse von Verkehrswegen und der Gestaltung sicherer Straßenräume, z. B. sichere Radwege und Infrastruktur für Radfahrende. Auch das Verständnis von Verkehrsnetzen und Entfernungen und die Betrachtung unter Umwelt- und Klimaschutzaspekten spielt eine Rolle.
Sozialkunde / Gemeinschaftskunde	Reflexion von sozialer Verantwortung und Verhalten im Straßenverkehr.	Verkehrsregeln, Rechte und Pflichten von Radfahrenden, Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern. Diskussion des sicheren Verhaltens im öffentlichen Raum.
Wirtschaft-Arbeit-Technik	Technisches Verständnis und praktische Anwendungen im Umgang mit Verkehrsmitteln.	Wartung und Reparatur von Fahrrädern, Fahrradtechnik, Fehlerdiagnose und Prüfung von sicherheitsrelevanten Komponenten wie Bremsen und Beleuchtung. Auch Themen wie die Energieeffizienz von Fahrrädern und die Nutzung von Fahrradhelmen können behandelt werden.
Deutsch	Sprachliche Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheitsthemen, Schreiben von Berichten oder Essays.	Verfassen von Berichten über Verkehrssicherheitskampagnen, Reflexion von Verkehrserfahrungen, oder das Lesen und Interpretieren von Verkehrsschutz-Broschüren und -Texten.
Biologie	Verständnis der Hintergründe im Hinblick auf die Reaktions- und Leistungsfähigkeit des Menschen, Zusammenhang von Gesundheit und Sicherheit.	Gesundheitliche Auswirkungen des Radfahrens auf körperliche Fitness, Grenzen und Möglichkeiten der menschlichen Leistungsfähigkeit. Unfallfolgen und Nutzen von Sicherheitsmaßnahmen (wie Fahrradhelm). Beeinflussung durch Alkohol und Drogen.
Ethik / Religion	Reflexion über Verantwortung und ethische Fragestellungen im Verkehr.	Besprechung von Verantwortung im Straßenverkehr, Achtsamkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und Empathie im Umgang mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern (z. B. Fußgänger, Kinder).
Kunst	Kreative Auseinandersetzung mit Verkehrs- und Sicherheitsthemen.	Gestaltung von Plakaten oder Kampagnen, die auf Radverkehrssicherheit hinweisen oder das Bewusstsein für das Thema schärfen.

Empfehlungen zur Umsetzung von Fahrradprojekten

Im Rahmen des Projekts ERProBt wurden verschiedene Fahrradprojekte für 10- bis 14-jährige Kinder systematisch erfasst, inhaltlich analysiert und anhand eines Kriterienkatalogs bewertet. Ziel war es, Projekte zu identifizieren, die sich für den schulischen oder außerschulischen Einsatz eignen und unterschiedliche Anforderungen und Zielsetzungen abdecken.

Um die bewerteten Projekte für Lehrkräfte und Eltern zur Verfügung zu stellen, wurde eine Website entwickelt, die eine strukturierte Übersicht über die Projekte und die zugehörigen Materialien bietet. Sie ist unter <http://verkehrserziehung.ivi.fraunhofer.de/> abrufbar. Abbildung 1 zeigt Screenshots der Website. Die Suche nach Projekten kann über Filterfunktionen verfeinert werden. Hierfür gibt es vier grobe Filter (Zielgruppe, Region, Dauer, Umsetzungsart) und mehrere Detailfilter für spezifische Suchen. Mit Klick auf ein Projekt öffnet sich eine Detailansicht, in der sich Informationen zur Umsetzung und Links zu den Materialien finden. Am Ende der Website findet sich zudem ein Kontaktfeld, über das Anmerkungen und Änderungen an die Projektverantwortlichen gemeldet werden können.

Website für Eltern und Lehrkräfte mit Überblick über Fahrradprojekte

The screenshot displays the website 'Radverkehrssicherheit für 10- bis 14-Jährige'. At the top, there are logos for Fraunhofer IVI, Technische Universität Dresden, and Verkehrspsychologie an der TU Dresden. The main content area is divided into several sections:

- Materialart:** A list of material types with checkboxes: Broschüren, Arbeitsblätter, Praktische Anleitungen, Onlineangebot, getrennte Lehrer- und Schülermaterialien, Projekt- und Ablaufplanung inbegriffen, modular aufgebaute Inhalte.
- Ressourcen:** Checkboxes for: keine zusätzlichen notwendig, zusätzliche werden gestellt, im Internet frei zugänglich.
- Besonderheiten:** A checkbox for: für Kinder mit (körperlichen) Einschränkungen geeignet.
- Filters (2):** Four green filter buttons: Zielgruppe (set to 'beliebige Region'), Umsetzungsart (set to 'Dauer'), and two others partially visible.
- Gefundene Ergebnisse:** A count of 59 results.
- Project Cards (1):** Three cards are shown: 'Rad-Schul-Weg-Birkenwerder – Sichere Schulwege erkunden' (ADFC Birkenwerder e.V., Brandenburg), 'Schülerradroutenplaner' (ivm GmbH, Hessen), and 'Fraunhofer IVI Accident Prevention School' (Fraunhofer IVI/ADAC Sachsen, Bundesweit).
- Detail View (3):** A detailed view of the 'Rad-Schul-Weg-Birkenwerder – Sichere Schulwege erkunden' project. It includes:
 - Kurzbeschreibung:** Schulbezogenes Pilotprojekt zur Radschulweg-Sicherheit (am Beispiel Birkenwerder). 1 Modul innerhalb eines größeren Radschulweg-Projekts mit insgesamt 6 Modulen.
 - Region:** Regional: Brandenburg, Birkenwerder.
 - Dauer:** keine Angabe.
 - Zielgruppe:** • Lehrkräfte
 - Materialien:** • Arbeitsblätter, • praktische Anleitungen, • Inhalte sind modular aufgebaut.
 - Umsetzung:** • zusätzliche materielle Ressourcen notwendig, • zusätzliche materielle Ressourcen werden gestellt, • Umsetzung erfolgt mit gebuchtem Umsetzer/Polizei.
 - Zielsetzung:** Verbesserung von: • Sicherheitsvermittlung, • Verkehrswissen, • Einstellungen, Werten und Normen.
 - Fokus:** • Sozialerziehung, • Umwelterziehung.
 - Unfallspezifische Besonderheiten:** keine Angabe.
 - Kontakt:** ADFC Birkenwerder e.V.
 - Webseite:** <http://nimaschutz.birkenwerder.de/sichere-schulwege-erkunden-ein-elbstprojekt>

Abbildung 1. Screenshot der Website für Radverkehrssicherheit für 10- bis 14-Jährige.

Startseite mit Darstellung aller Projekte als Kacheln (1). Verfeinerung der Suche über Filter (2) möglich. Mit Klick auf ein Projekt öffnet sich die Detailansicht (3).

Weiterführend wurde auf Grundlage der Projektergebnisse Empfehlungen abgeleitet, die die Umsetzung und Planung von Fahrradprojekten für 10- bis 14-jährige unterstützen sollen. Sie können Lehrkräften eine praxisorientierte Orientierung bieten, welche Aspekte bei der Auswahl, Planung und Umsetzung von Fahrradprojekten besonders zu beachten sind.

Empfehlung 1: Leitfragen für die Umsetzung von Lernzielen aufstellen

Aus dem im Forschungsprojekt ERProBt entwickelten Kriterienkatalog lassen sich hilfreiche Leitfragen für die optimale Auswahl von zielorientierten Projekten ableiten (eine vollständige Darstellung des Kriterienkatalogs stellen wir bei Interesse gerne zur Verfügung). Sie bieten eine strukturierte Grundlage, um zentrale Eigenschaften eines Projekts zu erkennen und darzustellen. Mögliche Leitfragen sind:

- **Ziel:** Welches Ziel möchte ich mit dem Projekt verfolgen? Welche Kompetenzen sollen aufgebaut oder verbessert werden?
- **Adressaten und Zielgruppe:** Wer ist die Zielgruppe des Projekts? Für wen suche ich Materialien (z.B. Lehrkräfte, Eltern, Kinder)?
- **Art des Materials:** Um welche Art von Projekt handelt es sich? Welche Materialien werden verwendet?
- **Umsetzung:** Wie lange dauert das Projekt ungefähr? Welche (zusätzlichen) Ressourcen sind notwendig? Gibt es konkrete Hinweise für Ablauf und/oder Umsetzung?

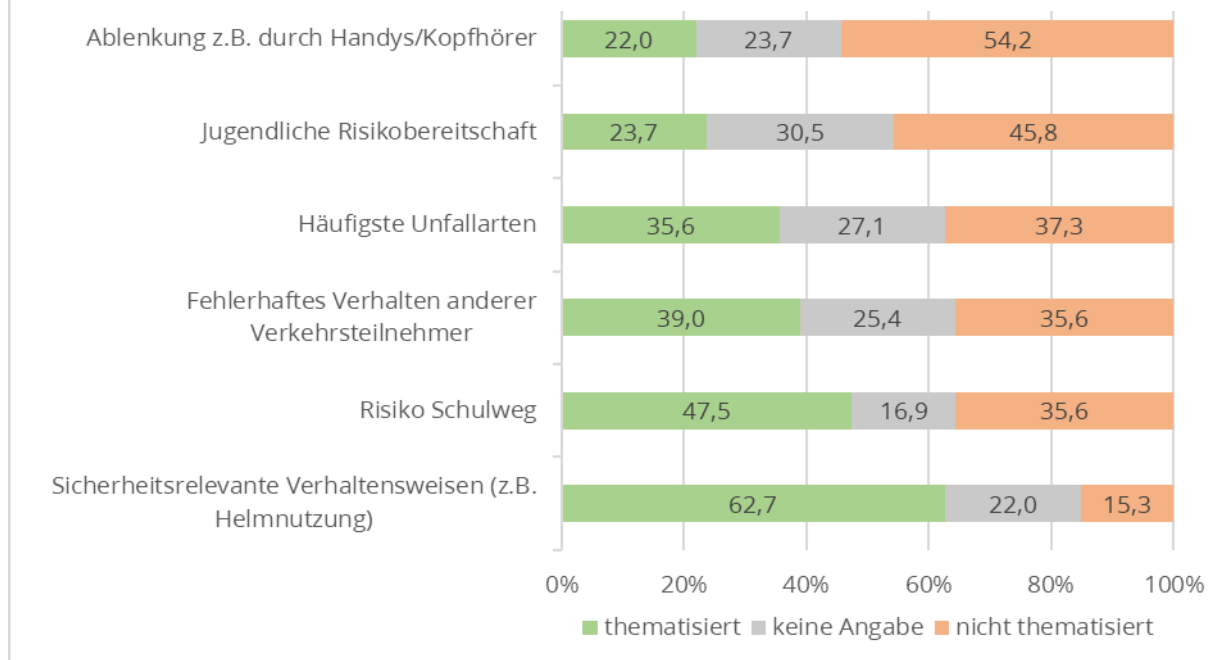
Empfehlung 2: Altersspezifische Inhalte berücksichtigen

Ein weiteres Potential sehen wir in der zielgerichteten Nutzung von Projekten mit altersspezifischen Themen. Viele Angebote berücksichtigen spezifische Unfallrisiken für 10- bis 14-jährige bisher nur unzureichend. Dazu zählen zum Beispiel die erhöhte Ablenkbarkeit durch Handynutzung, die steigende Risikobereitschaft im Jugendalter oder typische Gefahren auf dem Schulweg. Abbildung 2 zeigt die Ergebnisse der Bewertung von 59 Projekten. Die in der Abbildung links aufgezählten unfallspezifischen Besonderheiten stellen aus unserer Sicht zentrale Empfehlungen für inhaltliche Schwerpunkte bei Fahrradprojekten für 10- bis 14-jährige dar (siehe auch Unfallgefahren für 10- bis 14-jährige Kinder).

Alters-
spezifische
Besonder-
heiten bisher
nur
unzureichend
berücksichtigt

Eckdaten
helfen bei
Planung

Abbildung 2. Thematisierung unfallspezifischer Besonderheiten in 59 Fahrradprojekten für 10- bis 14-Jährige. Bewertungsgrundlage: Ergebnisse des Projekts ERProBt



Empfehlung 3: Fokus setzen und Projekte miteinander kombinieren

Anstelle eines umfassenden Anspruchs, möglichst viele Themen/Kompetenzen innerhalb eines Projekts abzudecken, kann es sinnvoll sein, gezielt einzelne Aspekte herauszugreifen. Verschiedene fachspezifische Ansatzpunkte werden beispielsweise im Abschnitt „Radverkehrssicherheit im schulischen Bildungskontext“ dargestellt. Die Ergebnisse der Bewertungen im Rahmen des Projekts ERProBt legen außerdem nahe, dass unterschiedliche Projektarten unterschiedliche Kompetenzbereiche ansprechen. Praxisprojekte, die auf dem Fahrrad stattfinden, thematisieren vor allem motorische und exekutive Fähigkeiten. Schulische Projekte, die im Unterricht stattfinden, legen häufiger den Fokus auf kognitive und soziale Kompetenzen. Auch die Einbindung von Eltern sollte unterstützend genutzt werden, da elterliche Vorbehalte die Entwicklung eigenständiger Mobilität einschränken können (Siostrzonek, 2015).

Ein Mix verschiedener Projektformate kann somit dazu beitragen, ein möglichst breites Spektrum an Kompetenzen anzusprechen und den Lernprozess auf verschiedenen Ebenen anzuregen. Dabei geht es nicht darum, möglichst viele Projekte einzusetzen, sondern gezielt unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte und Projektarten miteinander zu kombinieren. Wir empfehlen, bewusst klare inhaltliche Schwerpunkte

Mix an
Projekten
anbieten

zu setzen und auch kompakte, thematisch fokussierte Projekte gezielt einzusetzen.

Empfehlung 4: An den Lebensrealitäten der Kinder orientieren

Die Orientierung an den Lebensrealitäten der Kinder erhöht nachweislich die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit von Bildungsmaßnahmen. Denn mit zunehmendem Alter verändern sich die Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität: die Wege werden weiter, es werden Verkehrsmittel genutzt und kombiniert und die (Eigen)Verantwortung für die Mobilität steigt. Die Kinder beginnen in diesem Alter Risiken abzuwägen, Regeln zu hinterfragen und sich in ihrer Peer zu positionieren. Mobilitätserziehung sollte daher nicht nur Wissen vermitteln, sondern Verantwortung, Rücksichtnahme und Urteilsvermögen fördern. Eine enge Verbindung von Persönlichkeitsentwicklung und Mobilitätsbildung ist optimal.

Eine Grundlage hierfür könnten auch die Aussagen zu den unfallspezifischen Besonderheiten der 10- bis 14-Jährigen bilden (siehe auch Unfallgefahren für 10- bis 14-jährige Kinder).

Lebens-
realitäten im
Blick halten

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

IMPRESSUM

Herausgeberin

Technische Universität Dresden
Professur für Verkehrspsychologie
01062 Dresden

Verantwortliche Personen

Dr. Susann Richter

susann.richter@tu-dresden.de

Christina Gögel M.Sc.

christina.goegel@tu-dresden.de
<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy>

Diply.-Psych. Nora Strauzenberg

nora.strauzenberg@ivi.fraunhofer.de
<http://www.ivi.fraunhofer.de>

Bildnachweise

Titelbild und letzte Seite: © Adobe Stock | candy182
Seite 3: © Adobe Stock | MonkeyBusiness
Seite 6: © Adobe Stock | Jacek Chabraszewski

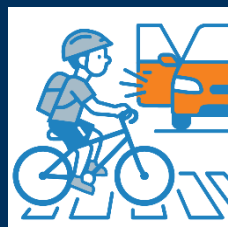
Stand September 2025

Lizenz CC BY-NC-SA 4.0

FÖRDERMITTELGEBER

Bundesministerium für Verkehr

Das Projekt wurde gefördert vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) aus Mitteln zu Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 3.0.



WEBSITE

<http://verkehrserziehung.ivi.fraunhofer.de/>



LINK ZU PROJEKT- VERÖFFENT- LICHUNGEN

<https://tud.link/4tumhf>

Weiterführende Literatur:

Ellis, J. (2014). *Bicycle safety education for children from a developmental and learning perspective*. National Highway Traffic Safety Administration.

Statistisches Bundesamt. (2025). *Statistik der Straßenverkehrsunfälle*. <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/46241/details>

Lehrpläne der einzelnen Bundesländer. (2025). *Deutscher Bildungsserver*. <https://www.bildungsserver.de/lehrplaene-400-de.html>

Schlag, B., Richter, S., Kröling, S., & Gehlert, T. (2021). *Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche: Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren, Band 2: In ausgewählten Verkehrssituationen*. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

Schlag, B., Richter, S., Buchholz, K., & Gehlert, T. (2018). *Wissenschaftliche Grundlagen der Verkehrspädagogik*. Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

Schwebel, D. C., Davis, A. L., & O'Neal, E. E. (2012). Child pedestrian injury: A review of behavioral risks and preventive strategies. *American Journal of Lifestyle Medicine*, 6(4), 292–302.

Siostrzonek, M. (2015). *Einfluss der Eltern auf das Mobilitätsverhalten von SchülerInnen unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs* (Diplomarbeit). Universität Wien

StVO (2013). Straßenverkehrsordnung.

