

Literatur

- Bihn, F. (1996): Öffentlicher Personennahverkehr im Urteil der Bevölkerung 1996, Köln: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen.
- Brög, W. (1987): Die subjektive Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots, in: R. Köstlin und H. Wollmann (Hg.), Renaissance der Straßenbahn, Basel: Birkhäuser, S. 88-107.
- Gorr, H. (1997): Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl. Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr, Gießen: Focus.
- Höger, R., A. Blöbaum und M. Hunecke (1998): Die langfristigen Wirkungen von Schnuppertickets auf das Verkehrsmittelwahlverhalten, unter: www.eco.psy.ruhr-uni-bochum.de/projekte/schnupper.htm.
- Kalwitzki, K.-P. (1994): Einladung zur Veränderung: Mobil ohne Auto, in: A. Flade (Hg.), Mobilitätsverhalten, Weinheim: Beltz, S. 239-254.
- Preisendörfer, P. und A. Diekmann, A. (2000): Der öffentliche Personennahverkehr aus der Sicht der Bevölkerung: Mangelnde Informiertheit, Vorurteile und Fehleinschätzung der Fahrzeiten?, in: Umweltpsychologie, Jg. 4 (Heft 1), S. 76-92.
- Preisendörfer, P., F. Wächter-Scholz, A. Franzen, A. Diekmann, H. Schad und S. Rommerringen (1999): Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl, Heft M 113 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Prognos (Hg.) (1997): Modellversuch "Mobiles Schopfheim", Endbericht zu den Ergebnissen der Begleitforschung, Basel: Prognos AG.
- Schmidt, L. und B. Littig (1994): Umweltlernen im Betrieb am Beispiel der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz, in: A. Flade (Hg.), Mobilitätsverhalten, Weinheim: Beltz, S. 225-237.
- Verron, H. (1986): Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot, Berlin: Bd. 20 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU-Berlin.

Maßnahmen der Mobilitätserziehung

VON SANDRA KOHLER, ANJA HENSEL, WALTRAUD KUSTERMANN
UND GEORG KARG, MÜNCHEN

1. Einleitung

Mobilität ist ein unverbrüchliches Recht freier Bürger. Die uneingeschränkte Nutzung dieses Rechts führt jedoch über den resultierenden Verkehr zu Belastungen für Mensch und Umwelt. Zur Sicherstellung einer sozialverträglichen und ökologischen Mobilität sind Maßnahmen entwickelt worden, die vom Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur über die Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bis hin zur Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer reichen. In den letzten Jahren haben die Maßnahmen der Verhaltensbeeinflussung („weiche“ Maßnahmen) eine dynamische Entwicklung erfahren. Sie werden unter dem Begriff Mobilitätsmanagement zusammengefasst (FINKE et al., 1999). Vorrangig werden diese Maßnahmen im Rahmen der Mobilitätsberatung für Erwachsene aber auch der Mobilitätserziehung für Kinder und Jugendliche durchgeführt. Der Mobilitätserziehung als einer Form der Intervention kommt eine besondere Bedeutung zu, weil sie auf den Erwerb von umwelt- und mobilitätsbezogenen Kenntnissen, Einstellungen und Verhaltensweisen heranwachsender Menschen abzielt. Da sich Mobilitätsverhaltensmuster bereits in der frühesten Kindheit manifestieren, können Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung im späteren Leben nur noch schwer greifen. Umso mehr gewinnen Mobilitätserziehungsmaßnahmen, die bereits im Kindesalter ansetzen, an Bedeutung.

Da in neuentstehenden, bedarfsorientierten Beratungs- und Erziehungsfeldern wissenschaftliche Grundlagen oftmals fehlen, wird vorrangig auf Erfahrungswerte zurückgegriffen. Dabei können jedoch Anwendungs- bzw. Umsetzungsfehler auftreten, die häufig übersehen oder zu spät erkannt werden (KUSTERMANN, 1997, S. 175; HRUSCHKA, 1969, S. 12). Auf diese in der Beratungswissenschaft seit längerem bekannte Problematik hat KLEWE im Rahmen der Mobilitätsberatung hingewiesen (1995). Die Mobilitätserziehung kann sich in gleicher Weise als Dienstleistung nur behaupten, wenn sie ein qualifiziertes Angebot entwickelt.

Anschrift der Verfasser:

Dipl. oec. troph. Sandra Kohler
Dipl. oec. troph. Anja Hensel
Dr. Waltraud Kustermann
Prof. Dr. Georg Karg, PhD

Technische Universität München
Wissenschaftszentrum Weihenstephan
Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Lehrstuhl für Wirtschaftslehre des Haushalts
(Frau Kohler, Frau Hensel, Herr Prof. Karg)
Fachgebiet Verbrauchs- und Beratungslehre (Frau Dr. Kustermann)
Weihenstephaner Steig 17
85350 Freising-Weihenstephan

Die vorliegenden Ausführungen sollen dazu beitragen, dass sich die Mobilitätserziehung zu einer dauerhaften Dienstleistung im Mobilitätsmanagement entwickelt. Hierzu werden nachfolgend wissenschaftliche Grundlagen der Mobilitätserziehung erörtert und daraus Forderungen an ihre Konzeption abgeleitet.

2. Mobilitätsverhalten von Kindern

Das Mobilitätsverhalten von Kindern wurde bislang nur unzureichend erforscht und zumeist nur in bestimmten Teilausschnitten, wie z.B. auf Schulwegen, betrachtet. Angesichts der häufig diskutierten Problematik von Kinderbefragungen wurde die Mobilität von Kindern bisher vorwiegend aus der Mobilität der Eltern abgeleitet. Aus den Begleitwegen der Erwachsenen wurden Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Kinder gezogen.

Verschiedene Mobilitätsstudien beschäftigen sich mit dem Thema Begleit- oder Service-Wege. So werden z.B. im „Modell der Mobilität privater Haushalte“ gemeinsam oder getrennt zurückgelegte Wege im Haushaltskontext näher betrachtet (HENSEL, 2001). Insbesondere in Untersuchungen zur Mobilität von Frauen (STETE, 1995; HUWER und KAUFER, 1996; KÜSTER, 1999) werden Schwerpunkte häufig auf Service-Wege gelegt, da Frauen die häufigsten Begleitpersonen von Kindern sind.

Aktuelle Erkenntnisse über Art und Umfang des Serviceverkehrs können auch aus der Erhebung Mobilität'97 abgeleitet werden, in der ZÄNGLER (2000) das Mobilitätsverhalten der privaten Haushalte in Bayern erfasste. Die Betrachtung des Modal Split für Service-Wege in dieser Erhebung zeigt die Bevorzugung des Pkw. So werden z.B. in Bayern zwei Drittel der Wege, auf denen Kinder unter 10 Jahren begleitet werden, mit dem Pkw zurückgelegt. Während das Auto vor allem auf Schulwegen genutzt wird (74 %), wird der Weg zum Kindergarten häufiger als bei anderen Begleitwegen zu Fuß unternommen (Abb. 1).

Die Begleitwege unterscheiden sich auch danach, in welchem Raum sie unternommen werden. Im Ballungsraum München erfolgen die Begleitwege zur Schule bzw. zum Kindergarten seltener mit dem Auto und häufiger zu Fuß als im übrigen Gebiet Bayerns. Trotzdem werden im Ballungsraum 47 % dieser Begleitwege mit dem Pkw unternommen. Eine aktuelle Studie des Schulreferats München zeigt ebenfalls, dass in der Stadt München ein hoher Anteil der Schüler mit dem Auto zur Schule begleitet wird (LHM, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG, 1998).

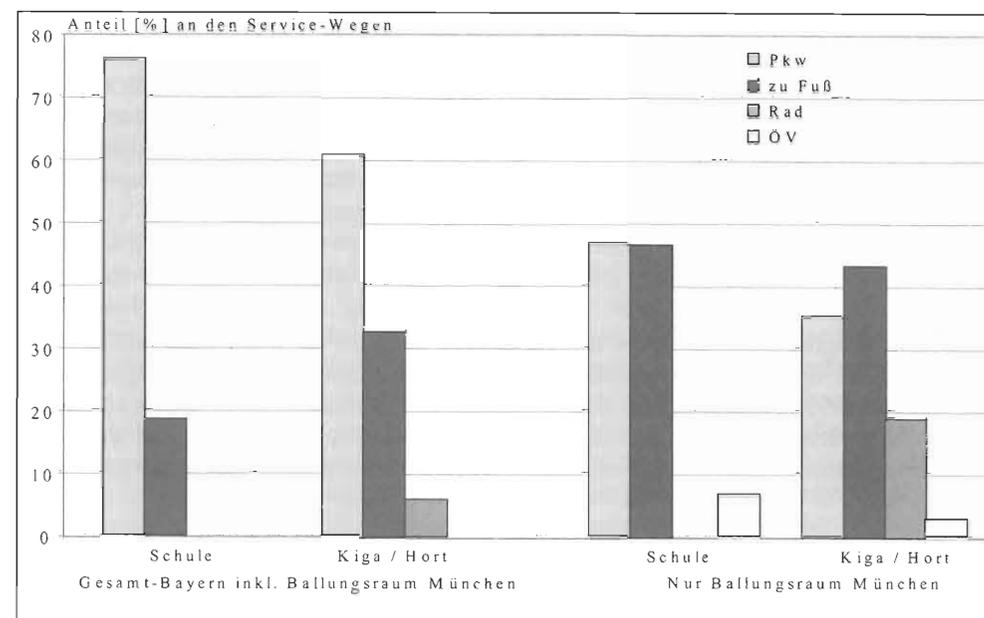


Abb. 1 : Verkehrsmittelwahl für Service-Wege

Quelle: Eigene Berechnung aus Mobilität'97

STETE (1995) konnte in ihrer Untersuchung in Darmstadt zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl bei Service-Wege vom Ziel des Weges abhängt. Werden in Darmstadt Wege zum Kindergarten oder zur Schule noch vorrangig zu Fuß unternommen, so wird für den Weg zu einer Dienstleistung (z.B. Arzt) oder zu einer Freizeiteinrichtung meist das Auto eingesetzt. STETE gibt dafür folgende Erklärung. Gegenüber den Wegen zum Kindergarten und zur Schule sind Wege zum Arzt und zu Freizeiteinrichtungen im Allgemeinen länger, außerdem weisen Wege zu Freizeiteinrichtungen mehr Begleitpersonen (z.B. Freunde) und Begleitgepäck (z.B. Freizeitgeräte) auf.

Anhand dieser Studien kann nachgewiesen werden, dass Eltern für Wege, die sie mit ihren Kindern gemeinsam zurücklegen, den Pkw bevorzugen. Die Hol- und Bringdienste der Eltern haben jedoch Effekte, die nicht übersehen werden sollten. Zum einen verschärfen sie die Verkehrsproblematik gerade im näheren Umfeld der Schulen. Zum anderen prägen sie das Verkehrsmittelwahlverhalten, das im Rahmen der Mobilitätssozialisierung bei den Kindern und Jugendlichen entwickelt wird (FLADE, 1994, S.185). Der daraus resultierende individuelle Mobilitätsstil spiegelt sich später in ihrem Handeln als Erwachsene wider (TULLY und SCHULZ, 1999, S. 21). Untersuchungen zu Kindergarten- und Schulwegen haben aufgezeigt, dass Kinder, die im Pkw transportiert werden, weniger Eindrücke von ihrem Weg aufnehmen als Kinder, die zu Fuß unterwegs sind. Nach MOCZEK und RAMBOW (1999) wird dadurch die

Chance nicht genutzt, komplexe Koordinationsleistungen zu erwerben, die das Verhalten als Fußgänger erfordert. Zusätzlich kann es zu Entwicklungsstörungen der Kinder im Bereich der Motorik, der Wahrnehmungsfähigkeit und Aufmerksamkeitssteuerung kommen. MOCZEK und RAMBOW führen weiter an, dass Eltern, die häufig den Pkw nutzen, ihren Kindern die Vorstellung vermitteln, dies sei die „natürlichste“ Art der Fortbewegung. Andere Möglichkeiten, wie zu Fuß gehen oder Rad fahren, seien eher eine kindliche Art der Fortbewegung bzw. eine vorübergehende Notwendigkeit bis zum Eintritt ins Erwachsenenalter (1998).

3. Mobilitätserziehung

Um Kinder möglichst frühzeitig an ein gesundheitsgerechtes und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten heranzuführen, sollten Maßnahmen der Mobilitätserziehung ergriffen werden (SPITTA, 1998). Sie können in der Schule oder im Elternhaus ansetzen. Im ersten Fall wirken die Maßnahmen direkt auf das Verhalten des Kindes. Im zweiten Fall wirken die Maßnahmen indirekt über die Eltern, z.B. durch Mobilitätsberatungskonzepte für Erwachsene.

Im Rahmen der Mobilitätserziehung wurden bislang vielfältige Maßnahmen konzipiert. Für die Beschreibung und Erläuterung dieser Maßnahmen ist es notwendig, zunächst den Begriff „Mobilitätserziehung“ zu klären sowie die Entwicklung und Handlungsfelder der Mobilitätserziehung darzustellen. Abschließend wird ein Leitfaden für die Konzeption von Maßnahmen der Mobilitätserziehung erstellt.

3.1 Begriffsabgrenzung

In den Verkehrswissenschaften wird das Wort „Erziehung“ vielfach bewusst vermieden und nicht von „Mobilitätserziehung“, sondern eher allgemein von „Mobilität für Kinder und Jugendliche“ gesprochen. Grund dafür dürfte eine mit Erziehung verbundene negative Vorstellung von Lenkung, Fremdbestimmung, Verbot und Strafe sein. Eine wissenschaftliche Präzisierung des Begriffs macht jedoch deutlich, dass mit Erziehung ausschließlich positive Handlungen gemeint sind. So bezeichnet BREZINKA (1990, S. 95) **Erziehung** als „Soziale Handlungen, durch die Menschen versuchen, das Gefüge der psychischen Dispositionen anderer Menschen in irgendeiner Hinsicht dauerhaft zu verbessern oder seine als wertvoll beurteilten Komponenten zu erhalten“. Erziehung umfasst also Handlungen, „durch die Menschen versuchen, die Persönlichkeit anderer Menschen in irgendeiner Hinsicht zu fördern“. Diese Definition macht deutlich, dass Erziehung auf eine Persönlichkeitsbildung und damit verbunden eine Verhaltensbeeinflussung beim Adressaten abzielt. Mit Erziehung wird also ein Zustand angestrebt, der vom Erzieher als positiv erachtet wird (BREZINKA, 1981, S. 106).

Bei den zu erziehenden Personen handelt es sich um Kinder und Heranwachsende (GIESECKE, 1991, S. 70). Die Zielgruppe von Erziehungsmaßnahmen muss somit nicht mehr explizit erwähnt werden, sondern ist allein im Wort „Erziehung“ schon festgelegt. So erscheint es auch nicht sinnvoll, von einer „Mobilitätsberatung für Kinder und Jugendliche“ zu spre-

sprechen. Zwar zielt auch die Beratung auf eine Verhaltensänderung ab, richtet sich jedoch ausschließlich an Erwachsene. Erwachsene verfügen über eine geistige wie auch persönliche Reife und sind demzufolge kompetent, eigenverantwortlich Entscheidungen für ihr Leben zu treffen. Es steht ihnen frei, Beratung in Anspruch zu nehmen oder nicht. Die Erziehungsbedürftigkeit eines Kindes hingegen ergibt sich aus der noch unzureichenden Erfahrung und den damit verbundenen Wissens- und Handlungsdefiziten.

Um das Erziehungsziel zu erreichen, bedarf es bestimmter Erziehungsmittel, die heute weitgehend als **Erziehungsmaßnahmen** bezeichnet werden. Erziehungsmaßnahmen umfassen alle Einwirkungsformen bzw. Handlungen gegenüber dem zu Erziehenden, durch die ein bestimmtes Verhalten bzw. eine Verhaltensänderung hinsichtlich eines gesetzten Zieles erreicht werden soll (PAFFRATH, 1978, S. 239). Die jeweiligen Erziehungsmaßnahmen müssen auf den zu Erziehenden aber auch auf das Interaktionsfeld, d.h. die vorherrschenden Rahmenbedingungen abgestimmt werden. Ob die eingesetzten Erziehungsmaßnahmen von der Zielgruppe angenommen werden, hängt auch von der Person des Erziehers ab. Zwischen Erzieher und Erziehendem wird eine Beziehung aufgebaut, die wesentlich den Erziehungsprozess bestimmt. Aus der Vielzahl der Erziehungsmaßnahmen wählt der Erzieher in Abhängigkeit von der jeweiligen gesellschaftlichen Norm sowie seiner individuellen persönlichen Präferenzen (Erziehungsstile) diejenigen aus, von denen er glaubt, dass sie die effektivste und effizienteste Form der Zielerreichung darstellen.

Ausgehend von den Erläuterungen zum Erziehungsbegriff versteht man unter **Mobilitätserziehung** ein Einwirken auf das Mobilitätsverhalten des Einzelnen zum Schutz und zur Verwirklichung seiner eigenen Persönlichkeit. Darüber hinaus hat ein kollektives idealisiertes Mobilitätsverhalten gesamtgesellschaftliche positive Auswirkungen. Die Mobilitätserziehung kann damit einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen sozialen, ökonomischen und ökologischen Entwicklung unserer Gesellschaft und unserer Umwelt leisten (PILZ, 1995; KALWITZKI und RIEDLE, 1995; BLEYER, 1997; BONGARD, 1996; EUBEL, 1991 und 1996; DEETJEN, 1997).

3.2 Entwicklung der Mobilitätserziehung

Die Mobilitätserziehung findet ihre Ursprünge in der Verkehrserziehung, die in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts Einzug in die Schulen gehalten hat. 1994 betont die Kultusministerkonferenz in den Empfehlungen zur Verkehrspädagogik eine enge Vernetzung der Verkehrserziehung mit den Zielen der Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung (KMK, 1995). Auch LIMBOURG (1996) hat die Möglichkeiten und Perspektiven der Verkehrs- und Mobilitätserziehung als Beitrag zur Gesundheitserziehung aufgezeigt. Die Berührungspunkte zwischen Mobilitätserziehung und Gesundheitserziehung lassen sich in einer Gegenüberstellung der Definitionen finden. In Anlehnung an die WHO wird **Gesundheitserziehung** definiert als „Gesamtheit der wissenschaftlich begründeten Bildungs- und Erziehungsmaßnahmen, die über die Beeinflussung des individuellen und kollektiven Verhaltens des Menschen zur Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung seiner Gesundheit beiträgt, in ihm die Verantwortung für seine eigene Gesundheit festigt und ihn befähigt, aktiv

an der Gestaltung der natürlichen und gesellschaftlichen Umwelt teilzunehmen“ (FRANZKO-WIAK und SABO, 1998, S. 65 ff.). Klassische Bereiche, in denen Maßnahmen der Gesundheitserziehung ansetzen, sind u.a. Ernährung, Hygiene oder Stressbewältigung, aber auch Bewegung, Verkehrssicherheit oder Unfallverhütung. Letztere betreffen das Mobilitätsverhalten und verdeutlichen den engen Zusammenhang zwischen Gesundheitserziehung und Mobilitätserziehung.

Da im Bereich der Gesundheitserziehung auf langjährige Erfahrungen bei der Maßnahmenkonzeption und -gestaltung zurückgegriffen werden kann, bietet es sich an, sich bei der Entwicklung neuer Maßnahmen zur Mobilitätserziehung an den vielfältigen Konzepten der Gesundheitserziehung zu orientieren. Die enge Verknüpfung von Gesundheits- und Mobilitätserziehung lässt sich auch in den Zielsetzungen beider Erziehungsbereiche wieder finden.

Zum einen sind die Maßnahmen der Gesundheitserziehung auf Rahmenbedingungen bzw. Lebenssituationen ausgerichtet (Verhältnisprävention). Dabei sollen materielle, soziale und kulturelle Faktoren, die ursächlich für Schäden von Mensch und Umwelt sind oder an deren Entstehung mitwirken, verändert werden. Zum anderen setzt Gesundheitserziehung direkt beim individuellen Verhalten an, das durch die allgemeine Lebensführung und Umweltbedingungen bestimmt wird (Verhaltensprävention). Eine Änderung der Lebensführung bzw. des Verhaltens kann nur durch spezifische Intervention herbeigeführt werden. Hierzu ist es nach BAUCH (1999) sinnvoll, „nicht gleich die gesamte Lebensweise umstellen zu wollen, sondern sich auf bestimmte Verhaltensausschnitte zu konzentrieren“.

3.3 Handlungsfelder der Mobilitätserziehung

Analog zu den Maßnahmen der Gesundheitserziehung können auch die Maßnahmen der Mobilitätserziehung nach den Handlungsfeldern der Verhältnis- und Verhaltensprävention differenziert werden. Allerdings ist im Zusammenhang mit Mobilitätserziehung der Begriff der Prävention eher irreführend, da hierbei insbesondere Maßnahmen zur Verhütung von Krankheiten suggeriert werden. Im folgenden wird daher verkürzt von Maßnahmen zur Beeinflussung der Verhältnisse bzw. des Verhaltens gesprochen.

3.3.1 Maßnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsverhältnisse

Maßnahmen zur Veränderung der mobilitätsbestimmenden Verhältnisse setzen auf infrastruktureller, organisatorischer und / oder politischer Ebene an.

Auf **infrastruktureller Ebene** steht ein umfangreiches Instrumentarium straßenbaulicher Elemente zur Gestaltung der Verkehrsräume, wie z.B. Zebrastreifen oder Mittelinseln als sichere Überquerungsstellen, zur Verfügung (BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN, 2000, S. 9 f.). Häufig erfahren diese eine Ergänzung durch verkehrsregelnde Maßnahmen, wie z.B. Beschilderungen oder Lichtsignalanlagen. Auch die Gestaltung verkehrsnaher Räume, wie Gehwege, Radwege oder Parkflächen bestimmen die Verhältnisse der Mobilität. Infra-

strukturelle Maßnahmen können oft unverzichtbare Voraussetzungen für verhaltensbeeinflussende Maßnahmen sein.

Auf **organisatorischer Ebene** greifen diese Maßnahmen unter Einbeziehung verkehrsmittelspezifischer bzw. verkehrsmittelübergreifender Aspekte ineinander. Die Institution Schule stellt einen wichtigen Handlungsbereich dar, z.B. im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements. Die Effektivität sämtlicher infrastruktureller und organisatorischer Maßnahmen hängt jedoch weitgehend davon ab, inwieweit diese die Erlebens- und Verhaltensbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

Auf **politischer Ebene** bestimmen Rechtsnormen, wie z.B. das Straßenverkehrs- oder Personenbeförderungsgesetz, Verwaltungsbestimmungen und Regelungsinstrumente zunehmend die Mobilität und nicht selten werden Sanktionsmaßnahmen (z.B. Punktesystem, Bußgelder) zur Normdurchsetzung herangezogen.

Die eben betrachteten verhältnisbeeinflussenden Maßnahmen bilden wichtige Rahmenbedingungen für die folgenden verhaltensbeeinflussenden Maßnahmen, jedoch können sie auf das menschliche Verhalten nur indirekt Einfluss nehmen und sind deshalb als alleinige Maßnahmen nur eingeschränkt wirkungsvoll. Ansatzpunkte, die angestrebten Verhaltensnormen langfristig im Lebensalltag der Kinder zu verankern, bieten solche Maßnahmen, die direkt auf das individuelle Verhalten abzielen.

3.3.2 Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

In der pädagogischen Literatur werden vielfältige Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens von Kindern benannt. Erziehungseinrichtungen wie z.B. Schulen, die laut Curriculum neben ihren sonstigen Lehrverpflichtungen auch für eine Mobilitätserziehung der Kinder verantwortlich sind (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UNTERRICHT UND KULTUS, 2000), greifen bei der Umsetzung dieses Lehrauftrages gerne auf die in der Literatur beschriebenen Konzepte zurück. Jedoch ist es nicht immer leicht, aus dem reichhaltigen Angebot eine Mobilitätserziehungsmaßnahme auszuwählen, die der Zielsetzung entspricht und somit auch den erwarteten Erfolg bringt. Um bestehende Maßnahmen besser analysieren und einordnen, aber auch um neue Maßnahmen entwickeln zu können, ist es daher notwendig, die wichtigsten konstitutiven Merkmale verhaltensbeeinflussender Maßnahmen zu kennen. Diese werden nachfolgend vorgestellt.

3.3.2.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Mobilitätserziehungsmaßnahmen

Ausgangslage aller Mobilitätserziehungsmaßnahmen ist das tatsächliche Mobilitätsverhalten (Ist-Situation). Diesem gegenüber steht das erwünschte Mobilitätsverhalten, das mit Hilfe der Maßnahme in Zukunft erreicht werden soll (Soll-Situation). Übergeordnete Zielsetzung der Mobilitätserziehung ist die „Hinführung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen und dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen

auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen (LIMBOURG, 1998a). Neben dem übergeordneten Ziel, das Mobilitätsverhalten der Kinder dauerhaft zu beeinflussen und gegebenenfalls zu verändern, lassen sich einzelne untergeordnete Zielkategorien formulieren. Diese orientieren sich an den Lernzielbeschreibungen im Curricularen Lehrplan (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UNTERRICHT UND KULTUS, 2000).

Auf **kognitivem** Weg soll zunächst Interesse für mobilitätsbezogene Themen geweckt werden. Die Kinder sollen bestimmte Zusammenhänge, z.B. zwischen Mobilität, Gesundheit und Umwelt, erkennen und verstehen lernen. Im Vordergrund steht die rationale Vermittlung von Wissen und Sachkompetenz.

Dagegen sollen auf **affektivem** Weg die emotionalen und motivationalen Grundlagen für mobilitätsrelevante Einstellungen sowie Handlungs- und Sozialkompetenzen entwickelt werden. Die Kinder sollen dabei zur Selbständigkeit und Mitverantwortung für ihre Mobilität erzogen werden.

Schließlich sollen auf **sensio- bzw. psychomotorischem** Weg bestimmte Verhaltensweisen konkret eingeübt und eingepägt werden. Damit werden die für die Verkehrsteilnahme allgemein erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten (z.B. sicherer Umgang mit Verkehrsmitteln, Wahrnehmungsvermögen, Reaktionsfähigkeit im Verkehr) aktiv gefördert.

3.3.2.2 Akteure der Mobilitätserziehungsmaßnahmen

An Mobilitätserziehungsmaßnahmen können verschiedene Akteure beteiligt werden, die zum einen die Zielgruppe und zum anderen die Gruppe der Ausführenden umfassen.

Bei der **Zielgruppe** der Mobilitätserziehung handelt es sich um eine klar abgrenzbare Gruppe von **Kindern**, auf die die jeweilige Maßnahme ausgerichtet werden soll. Die Zielgruppe kann anhand unterschiedlicher Gesichtspunkte definiert werden. Hierzu können verkehrsmittelbezogene und personenbezogene Kriterien herangezogen werden. Bei den verkehrsmittelbezogenen Kriterien wird traditionell zwischen den Bereichen Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, motorisierter Individualverkehr (mIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) differenziert. Personenbezogene Kriterien berücksichtigen bestimmte soziodemographische Merkmale. Bei erzieherischen Maßnahmen ist die Zielgruppe „Kinder“ z.B. allein vom Alter her von der Gruppe der Erwachsenen klar abgrenzbar. Mit Hilfe des Merkmals Alter lässt sich jedoch noch eine weitere Eingrenzung vornehmen. Kindergartenkinder haben meist ein Alter zwischen 3 und 5 Jahren, Schulkinder ein Alter von 6 Jahren und aufwärts. Nach Schultypen kann die Zielgruppe weiter differenziert werden wie z.B. Grundschüler, Hauptschüler, Realschüler und Gymnasiasten. Neben diesen entwicklungs- und lernpsychologischen Voraussetzungen sind auch die motivationalen und sozialen Merkmale der Zielgruppe miteinzubeziehen (LIMBOURG, 1998b).

Den Zielgruppen gegenüber steht die Gruppe der **Ausführenden**. Das kann zum einen die Familie, zum anderen eine Institution aus dem Mobilitäts- und Verkehrsbereich oder Erziehungsbereich sein. Zwischen der Zielgruppe und den Ausführenden, die gemeinsam die Akteure der Maßnahme darstellen, kann es während der Durchführung der Maßnahme zu positiven und negativen Rückkopplungen kommen (Abb. 2).

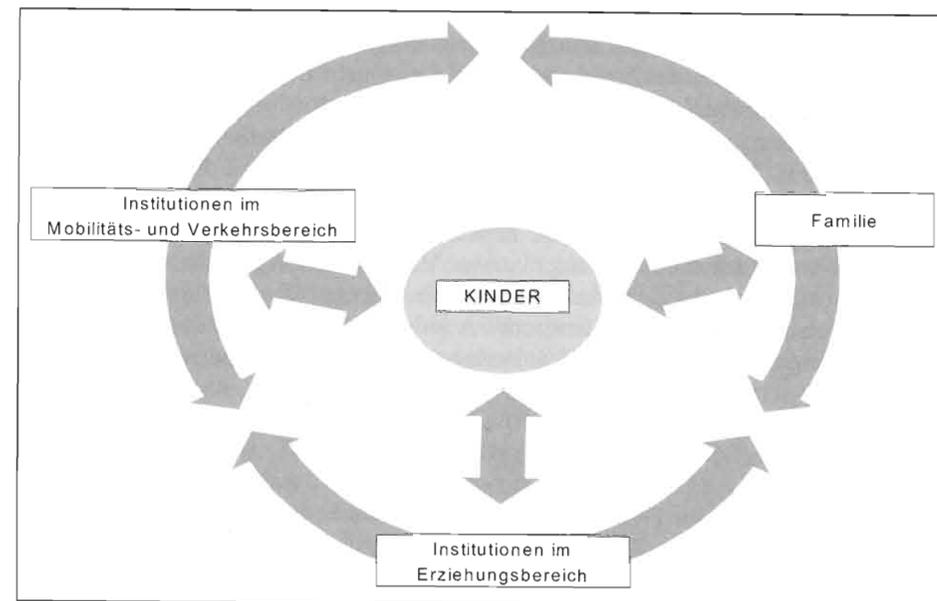


Abb. 2: Akteure der Mobilitätserziehung

Quelle: Eigene Darstellung

Die **Familie** als primäre Erziehungsebene nimmt einen besonderen Stellenwert bei der Vermittlung mobilitätsbezogener Kenntnisse, Einstellungen und Verhaltensweisen ein, da die entscheidenden Grundlagen für den Aufbau von Verhaltensmustern am wirkungsvollsten im Elternhaus geschaffen werden können. Später leisten auch Kindergarten und Schule als gesellschaftlich konstituierte **Institutionen im Erziehungsbereich** einen wichtigen Beitrag. Bewährt hat sich die Zusammenarbeit von Kindergärten und Schulen mit **Institutionen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich**, wie z.B. Kommunen, Verwaltungsstellen, Vertreter politischer Parteien und Umweltgruppen, Verkehrsinitiativen, Verkehrsunternehmen und -verbänden, Schulträger und Schulaufsicht sowie schulpädagogische Beratungsstellen. Auch Organisationen, die sich nur am Rande im Bereich Verkehr und Mobilität engagieren, wie Firmen, Banken oder Versicherungen, können die Maßnahmen, z.B. als Sponsoren, fördern und unterstützen und damit einen wertvollen Beitrag für die Mobilitätserziehung leisten. Das

Zusammenwirken sämtlicher am Erziehungsprozess beteiligten Akteure ist eine notwendige Voraussetzung für den Erfolg von Mobilitätserziehungsmaßnahmen.

3.3.2.3 Schwerpunkte und Methoden der Mobilitätserziehungsmaßnahmen

Die Maßnahme selbst lässt sich durch die dabei gesetzten inhaltlichen Schwerpunkte und die angewandten Methoden näher beschreiben. Wie schon zuvor gezeigt, wurde mit den Empfehlungen der KMK von 1994, die den ganzheitlichen Anspruch an eine Verkehrserziehung herausstellen, die Ausweitung des herkömmlichen Kernbereichs der Verkehrserziehung um **Schwerpunkte der Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung** akzentuiert. Damit schließt eine integrative Mobilitätserziehung neben der Vermittlung verkehrsspezifischer Kenntnisse (z.B. Verkehrszeichen, -regeln, Rechtsgrundlagen) und der Beeinflussung von Einstellungen (z.B. Mitverantwortung, Rücksicht) auch die Vermittlung von Fähigkeiten (z.B. Wahrnehmungs-, Reaktionsvermögen, Bewegungsfähigkeit) und Fertigkeiten (z.B. Bewegungsabläufe, Verkehrsmittelnutzung) sowie Verhaltensweisen (z.B. sichere Verkehrsteilnahme, Unfallverhütung, Verkehrsmittelwahl) mit ein. Darüber hinaus soll eine reflektierte Mitverantwortung sowie kritische Auseinandersetzung mit sämtlichen Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des Verkehrsgeschehens stattfinden. Entsprechend ihrer jeweiligen Schwerpunktsetzung können die Maßnahmen den Fuß-, Rad-, Auto-, Schulbus- oder öffentlichen Verkehr verkehrsmittelspezifisch bzw. verkehrsmittelübergreifend berücksichtigen.

Aufgrund der Ausweitung des Gegenstandsbereichs der Verkehrserziehung um die oben genannten Schwerpunkte ist eine fächerübergreifende Mobilitätserziehung in der Schule ein mittlerweile anerkanntes Bildungsanliegen (Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2000, S. 17). Durch das Aufgreifen aktueller Verkehrs- und Mobilitätsthemen, z.B. im Sachkunde-, Mathematik-, Deutsch- oder Kunstunterricht ist die Mobilitätserziehung integrativer Bestandteil des Lehrplans geworden. Entsprechend der jeweiligen Schulstufen (Primar- bzw. Sekundarbereich) finden unterschiedlich konzipierte Lehr- und Lernverfahren Anwendung. Als **Methoden** kommen die theoretische und praktische Ausbildung zum Einsatz. Während die herkömmliche Verkehrserziehung vorwiegend theoretisch orientiert war, sieht die moderne Mobilitätserziehung größtmögliche Erfolge im Bereich der Verhaltensbeeinflussung durch praktische Ausbildung gewährleistet. Vor dem Einüben verkehrsgerechten Verhaltens in der Verkehrswirklichkeit (z.B. Überqueren einer Straße an der Ampel oder am Zebrastreifen) bieten sich zunächst Schonräume wie Klassenzimmer, Turnhalle, Schulhof oder Verkehrsübungsgarten an. Darüber hinaus sollen die Kinder an außerschulischen Lernorten durch Beobachtung, Befragung, Erkundung oder Beschreibung die regionalen bzw. lokalen Besonderheiten in der Verkehrswirklichkeit erfahren (BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN, 2000, S. 40 f.).

Die aktive Mitwirkung der Kinder an handlungsorientierten Projekten, z.B. in Form von Aktionstagen, Infoveranstaltungen, Trainingsprogrammen, Erkundungsgängen, Exkursionen, Verkehrsbeobachtungen, Stadtteilrallys oder Arbeitsgemeinschaften an Schulen zum Thema

Mobilität, ermöglicht es, andersartige Erfahrungen zu sammeln. Durch Förderung der Eigeninitiative und Kreativität der Kinder kann ihre Einstellung zur Mobilität in hohem Maße beeinflusst werden.

Mit Hilfe zielgruppenspezifischer und altersgerechter mobilitätserzieherischer Maßnahmen können Einstellungen und Werthaltungen auch im außerschulischen Alltag zielgerichtet beeinflusst werden. Dies erfolgt z.B. durch das Einüben verkehrssicheren Verhaltens oder das Erarbeiten ökonomischer, ökologischer, sozialer und politischer Zusammenhänge im Verkehrsbereich unter Beteiligung von Eltern, Schule und außerschulischen Institutionen.

3.3.2.4 Hilfsmittel der Mobilitätserziehungsmaßnahmen

Hilfsmittel oder Medien leisten wichtige Dienste bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung der Mobilitätserziehungsmaßnahmen und tragen zur Vertiefung der erarbeiteten Inhalte bei. In verschiedenen Übersichten, die Institutionen wie die Deutsche Verkehrswacht oder der Deutsche Verkehrssicherheitsrat zusammengestellt haben, sind diese Hilfsmittel oder Medien zusammengefasst. Dabei wird zwischen technischen und nicht-technischen Hilfsmitteln unterschieden (BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN, 2000, S. 9 f.).

Technische Hilfsmittel sind akustische Medien (z.B. Ton-, Hörspielkassetten, CDs), audiovisuelle Medien (z.B. Film-, Videokassetten, CD-ROM) und Computerprogramme bzw. Online-Dienste, die sich mit dem Thema Verkehr und Mobilität beschäftigen.

Die Vermittlung mobilitätsrelevanter Lehr- und Lerninhalte durch den Einsatz **nicht-technischer Hilfsmittel** erfolgt z.B. durch Printmedien, wie Broschüren, Handreichungen oder Poster. Diese werden je nach Schwerpunkt von unterschiedlichen Institutionen, Vereinen, Verbänden oder Behörden herausgegeben. Verschiedene Verkehrsverbände und -betriebe in Deutschland sind auch an der Entwicklung und Produktion von Unterrichtsmodellen und -hilfen, wie Arbeitsblätter und Arbeitshefte beteiligt. Gerade diese Institutionen können durch ihren Praxisbezug helfen, konkrete Situationen realitätsnah darzustellen. Ebenso können altersgerecht entwickelte Medien (wie z.B. Mal-, Lesebücher oder Spiele) die Mobilitätserziehung auch im außerschulischen Bereich zielgruppenorientiert ergänzen. Es bieten sich z.B. Puppenspiele, Theaterstücke, Kartenspiele oder Brettspiele an.

3.4 Leitfaden für die Konzeptentwicklung erzieherischer Maßnahmen

Erzieherische Maßnahmen verlaufen nur dann erfolgreich, wenn sie problem- und zielorientiert geplant werden. Eine rationale Planung der Maßnahmen gewährleistet einen ökonomischen Mitteleinsatz und infolgedessen eine hohe Effizienz. Durch ein schrittweises planhaftes Vorgehen wird blinder Aktionismus vermieden. Die so konzipierten Maßnahmen sind im Nachhinein leichter zu evaluieren. Im Folgenden wird ein mehrstufiges Planungskonzept vorgestellt, das im weitesten Sinne jeder Maßnahmenentwicklung zugrundegelegt werden sollte (Abb. 3).

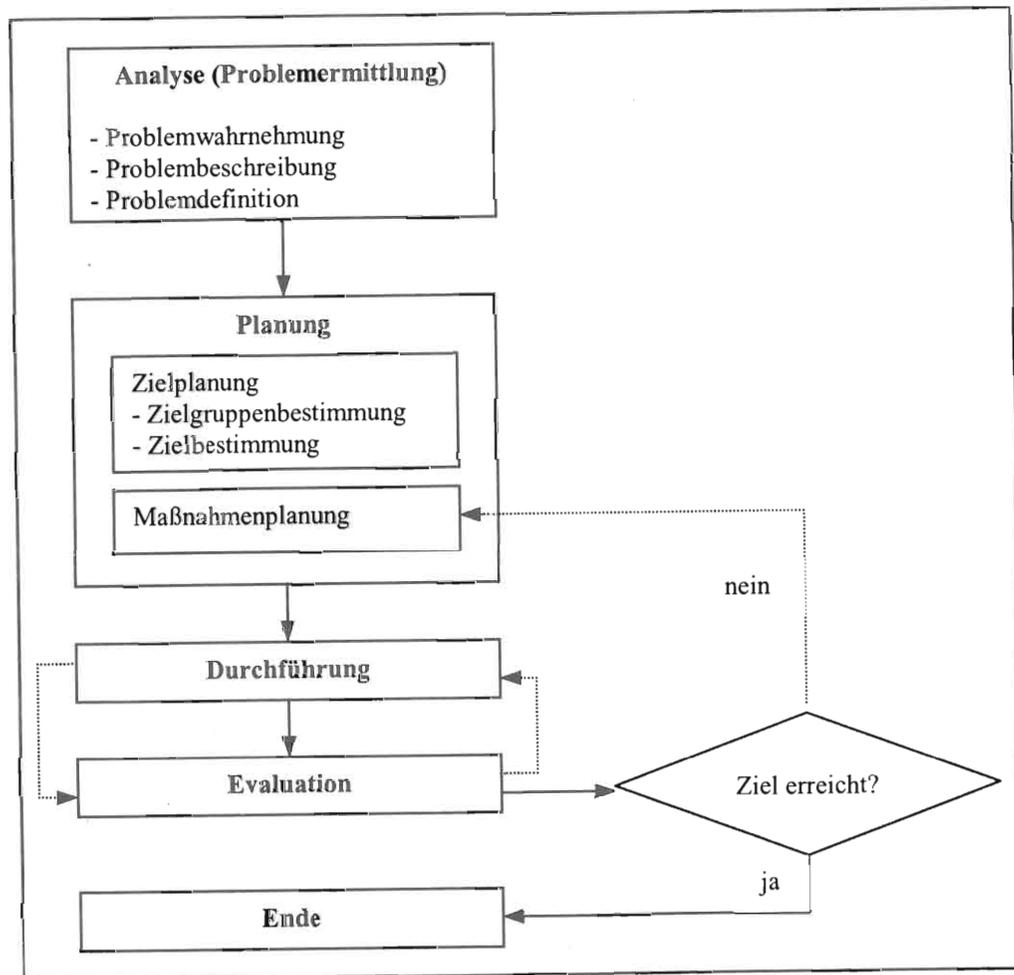


Abb. 3: Verlauf eines Planungskonzepts für verhaltensbeeinflussende Maßnahmen

Quelle: Eigene Darstellung

Der erste Schritt der Planung besteht in der **Analyse** der Ausgangssituation. Um mit der konzipierten Maßnahme auf bestehende Defizite reagieren zu können, ist es notwendig, die vorherrschenden Probleme genau zu erfassen. Man spricht aus diesem Grund auch von einem Problemerkennungsprozess (WEGGEMANN, 1982, S. 23). Das Problem muss zunächst wahrgenommen werden. Bei erzieherischen Maßnahmen erfolgt diese Problemwahrnehmung in der Regel über die Erwachsenen (Erziehungsberechtigte oder wissenschaftliche Forschergruppen) durch bloßes Beobachten. Um die Dimension des beobachteten Problems erfassen

zu können, folgt eine nähere Beschreibung anhand messbarer Daten. Nur so ist eine Ist-Soll-Abweichung feststellbar. Der Problemerkennungsprozess wird durch eine zusammenfassende Problemdefinition abgeschlossen. Dabei werden die wichtigsten Probleme, die in den Maßnahmen behandelt werden sollen, herausgegriffen.

An die Analyse bzw. Problemerkennung schließt sich die **Planung** an, bestehend aus Zielplanung und Maßnahmenplanung. Für die Zielplanung ist zunächst die Zielgruppenbestimmung erforderlich. Unter Zielgruppe versteht man eine „homogene Gruppe von Personen mit gleichen oder ähnlichen Verhaltensdispositionen, bzw. gleichen oder ähnlichen Merkmalsausprägungen“ (WEGGEMANN, 1982, S. 55). Je mehr Merkmale für die Zielgruppenbestimmung herangezogen werden, desto genauer ist es möglich, die Zielgruppe festzulegen und die Maßnahmen auf die Zielgruppe abzustimmen. Schließlich ist die Zielbestimmung die wichtigste Phase im Rahmen einer Maßnahmenkonzeption, da hier die Richtung für die geplanten Handlungen festgelegt wird. Die Ziele, die erreicht werden sollen, lassen sich aus den vorab ermittelten Problemen ableiten. Meist sind einem Problem mehrere Ziele zuzuordnen, die miteinander in Beziehung stehen. Die aufgestellten Ziele lassen sich sowohl nach ihrer zeitlichen Dimension (langfristige, kurzfristige Ziele) als auch nach ihrer Rangfolge (übergeordnete, untergeordnete Ziele) gliedern (MÜHLEIB, 1992, S. 47).

Zur Umsetzung der Ziele ist die Maßnahmenplanung erforderlich. Maßnahmen beschreiben Wege und Möglichkeiten, die o.g. Ziele zu erreichen. Je nach Akteuren, Schwerpunkten, Methoden und verfügbaren Hilfsmitteln lassen sich unterschiedliche Maßnahmen formulieren. Anschließend findet die **Durchführung** der Maßnahmen statt.

In einem letzten Schritt erfolgt nach der Durchführung die **Evaluation** der Maßnahmen. Zusätzlich kann die Evaluation auch während der Durchführung stattfinden. Es ist jeweils zu überprüfen, inwieweit die aufgestellten Ziele erreicht wurden bzw. ob die Maßnahme zur Lösung der anfangs ermittelten Probleme beigetragen hat. Bei Nichterreichung des Ziels kann die Maßnahmenplanung bzw. Durchführung aus den Erkenntnissen der Evaluation heraus verbessert und wiederholt werden. Dazu müssen ausreichende Kapazitäten (z.B. Zeit, Geld, Motivation) vorhanden sein.

4. Zusammenfassung

Mobilitätserziehung muss als fester Bestandteil in das Mobilitätsmanagement integriert werden, da sie frühzeitig auf den Erwerb von umwelt- und mobilitätsbezogener Kenntnisse, Einstellungen und Verhaltensweisen abzielt. Um das Mobilitätsverhalten bereits in der Kindheit zu manifestieren, werden die Heranwachsenden zu eigenverantwortlichem und umweltorientiertem Handeln herangeführt.

Die Anpassung des Mobilitätsverhaltens an derzeitige Verhältnisse stellt keine einmalige Aktion dar, sondern ist als langfristiger Prozess zu verstehen. Zur Erreichung eines ge-

wünschten Mobilitätsverhaltens, das dauerhaft stabil bleibt, ist ein integrativer Ansatz notwendig, in dem alle am Erziehungsprozess beteiligten Personen und Instanzen dem Erziehungsauftrag gemeinsam Rechnung tragen. Aufgrund des gesellschaftlichen Strukturwandels sind die Eltern allein nur mehr bedingt in der Lage, diese Erziehungsleistungen zu vollbringen. Dies erfordert die Integration einer institutionalisierten Mobilitätserziehung. Aber auch Kindergarten und Schule als Erziehungseinrichtungen können den Erziehungsauftrag zur Förderung eines umweltfreundlichen und gesundheitsgerechten Mobilitätsverhaltens nur in eingeschränktem Maße alleine realisieren. So sollten neben Elternhaus, Kindergarten und Schule weitere verkehrliche Institutionen wie z.B. Verkehrsverbände und Polizei an den Maßnahmen beteiligt werden.

Der vorgestellte Leitfaden für ein Planungskonzept sollte bei der Entwicklung künftiger Maßnahmen der Mobilitätserziehung herangezogen werden. Damit wird auch im Bereich der Mobilitätserziehung ein wichtiger Schritt zur Qualitätssicherung unternommen.

Mobilitätserziehung kann ein breites und vielfältiges Spektrum verschiedener Inhalte umfassen. Schon seit langem stellt sich die Mobilitätserziehung nicht mehr als traditionelle Verkehrserziehung dar, sondern spiegelt in ihrer Intention die Komplexität des Mobilitätsverhaltens wider. Bisherige Mobilitätserziehungsmaßnahmen zeigen, dass bei der Konzeptentwicklung auf eine interdisziplinäre Arbeitsweise Wert gelegt werden sollte, wobei die Erfahrungen verschiedenster Disziplinen, wie Pädagogik, Psychologie, Geographie, Ökophologie, Gesundheitswissenschaften und Soziologie, zusammengefasst werden.

Verschiedene Institutionen greifen derzeit die Themen Mobilitätserziehung bzw. Mobilität von Kindern auf und entwickeln auf Grundlage der dargelegten Konzepte erzieherische Maßnahmen. Das aktuelle Forschungsprojekt „MOBIKIDS - Nachhaltige Mobilität von Kindern“, das im Rahmen des BMBF-Leitprojektes „MOBINET - Mobilität in Ballungsräumen“ (MOBINET-KONSORTIUM, 2000) durchgeführt wird, setzt am Verhalten von Schülern und deren Eltern an und zielt auf eine Senkung der mit dem Schulbesuch verbundenen Anzahl der Hol- und Bringdienste ab. Mit dem Vorhaben sollen auch neue Möglichkeiten der Mobilität für Kinder aufgezeigt werden.

Abstract

Mobility education is a major part of a comprehensive mobility management. It aims at influencing children's knowledge, attitudes and behaviour relating to environment and mobility. It ought to qualify for acting self dependent and environmentally consciously. This is of growing importance since an increasing number of trips to kindergartens and schools are made by car and thereby the automobile dominated mobility socialisation is even strengthened. In order to establish mobility education as a permanent service in mobility management the article gives an overview of the scientific principles of mobility education, specially regarding how mobility education is defined and in which way it is applied. Furthermore a scheme for the description and investigation of the various measures of mobility education is derived and a general schedule for the conception of such measures is developed.

Literaturverzeichnis

- BAUCH, J. (1999): Quo vadis Gesundheitsförderung? Überlegungen zur Rehabilitierung der Gesundheitserziehung. In: Prävention 4 (22). S. 99-102
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UNTERRICHT UND KULTUS (Hg.) (2000): Lehrplan für die Grundschule in Bayern. Amtsblatt der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht, Wissenschaft, Forschung und Kunst, ausgegeben am 25. September 2000. München
- BLEYER, G. (1997): Neue Wege der Mobilitätserziehung. In: Verkehrsclub Deutschland (Hg.) Symposium „Kinder im Verkehr“. Hamburg. S. 19-24
- BONGARD, A. (1996): Erziehung und Bildung zu umweltbewußter Mobilität. In: Smeddinck, U. (Hg.): Umweltverkehr. Umweltwissenschaften, Band 8. Taunusstein.
- BREZINKA, W. (1981): Erziehungsziele, Erziehungsmittel, Erziehungserfolg. München
- BREZINKA, W. (1990): Grundbegriffe der Erziehungswissenschaft. München
- BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN (Hg.) (2000): Schulweglexikon. München
- DEETJEN, G. (1997): Verkehrspädagogik als Motivator für intelligente Mobilität. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 3 (47). S. 27-30
- EUBEL, K.-D. (1991): Die Entwicklung der (auto-)mobilen Gesellschaft und die Folgen für die Verkehrserziehung der Zukunft. In: KOCH, H. (Hg.): Die neue Verkehrserziehung – Modelle, Konzeptionen, Theorien. München
- EUBEL, K.-D. (1996): Verkehrserziehung: Generelles Umdenken und die Entwicklung von Alternativen. In: FLADE, A.; EUBEL, K.D.; KALWITZKI, K.P.; QUEL, J. (1996): Mobilität in jungen Jahren. Darmstadt
- FINKE, T.; KRUG, S.; MEINHARD, D.; WITTE, A. (1999): Erfolgsfaktoren für das Mobilitätsmanagement - Erkenntnisse, Empfehlungen und Hilfen für die Praxis aus dem Forschungsprojekt MOSAIC. In: Der Nahverkehr 9. S. 7 ff.
- FLADE A. (1994): Der Straßenverkehr aus der Sicht von Schulkindern. In: FLADE, A. Mobilitätsverhalten. Weinheim. S. 185-194
- FRANZKOWIAK, P.; SABO, P. (Hg.) (1998): Dokumente der Gesundheitsförderung. Schwabenheim a.d. Selz
- GIESECKE, H. (1991): Einführung in die Pädagogik. Weinheim
- HENSEL, A. (2001): Mobilität privater Haushalte. TU München, Univ. Diss., eingereicht. Freising

- HRUSCHKA, E. (1969): Versuch einer theoretischen Grundlegung des Beratungsprozesses. Meisenheim
- HUWER, U.; KAUFER, S. (1996): Einfluss von Nutzungsgemischten Siedlungsstrukturen auf das Mobilitätsverhalten von erwerbstätigen Frauen mit Kind am Beispiel Kaiserslautern - Innenstadt. Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen, Diplomarbeit. Kaiserslautern
- ILS - INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2000): SUN - Mobilitätsmanagement an Schulen (Saving Energy by Using Mobility Management in Schools). URL: <http://www.ils.nrw.de>
- KALWITZKI, K. P. ; RIEDLE, H.(1995): Mobilität im Schulunterricht – Vorschläge und Materialien für eine neue Verkehrserziehung. In: Verkehrszeichen 1. S. 13-20
- KLEWE, H. (1995): Mobilitätsberatung, Mobilitätsservice - es geht voran. In: Verkehrszeichen 4. S. 8-11
- KMK - KULTUSMINISTERKONFERENZ (1995): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluß der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 17.06.1994. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 1 (45). S. 4-6
- KUSTERMANN, W. (1997): Schuldnerberatung in Bayern. Eine Struktur- und Prozeßanalyse. München
- KÜSTER, C. (1999): Die Zeitverwendung für Mobilität und Alltag. In: FLADE, A. / LIMBOURG, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen. S. 185 – 206
- LHM - LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG (Hg.) (1998): Kindergarten- und Schulweguntersuchung. München.
- LIMBOURG, M. (1996): Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 3 (46). S. 7-8
- LIMBOURG, M. (1998a): Verkehrserziehung mit audiovisuellen Medien. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 3 (48). S. 10-30.
- LIMBOURG, M. (1998b): Ziele, Aufgaben und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Vortrag bei dem ADAC-Symposium „Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft“ in Bonn, November 1998. URL: http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/ADAC.html
- MOBINET-KONSORTIUM (2000): MOBINET – Leitprojekt Mobilität in Ballungsräumen. URL: <http://www.mobinet.de>
- MOCZEK, N; RAMBOW, R. (1998): Einmal Kindergarten und zurück! Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten von Kindergartenkindern und ihren Eltern. In: KiTA AKTUELL HRS 6. S. 10-13

- MOCZEK, N; RAMBOW, R. (1999): Die Verkehrsmittelwahl von Eltern mit kleinen Kindern. In: MEYER-GRAMCKO, F. (Hg.): Verkehrspsychologie auf neuen Wegen: Herausforderungen von Straße, Wasser, Luft und Schiene. Band 2. Bonn. S. 675-683
- MÜHLEIB, F. (1992): Zielsetzungen in der Ernährungsberatung. In: AID (Hg.): Besser Planen - mehr erreichen. Möglichkeiten und Methoden der Planung für Praktiker der Ernährungsberatung. S. 45-58
- PAFFRATH, F. H. (1978): Erziehungsmittel, Erziehungsmaßnahmen. In: HIERDEIS, H. (Hg.): Taschenbuch der Pädagogik. Baltmannsweiler.
- PILZ, C. (1995): Von der Verkehrserziehung zum Mobilitätsunterricht. In: Verkehrszeichen 1. S. 11-14
- SPITTA, P. (1998): Mobilitätserziehung – Neue Konzepte einer umweltorientierten Verkehrserziehung. In: BAIER, H. ET AL. (1999) (Hg.): Umwelt – Mitwelt – Lebenswelt im Sachunterricht. Bad Heilbrunn. S. 213-228
- STETE, G. (1995): Frauen unterwegs. Forderungen an die Stadtplanung. In: Internationales Verkehrswesen 1-2 (47). S. 35-41
- TULLY, C. J.; SCHULZ, U. (1999): Sozialisation zur Mobilität – Unterwegssein als Baustein jugendkulturellen Alltags. In: TULLY, C. J. (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der Automobilen Gesellschaft. Frankfurt/Main, New York
- WEGGEMANN, S. (1982): Zielgruppenbestimmung in der Haushaltsberatung. Ein konzeptioneller Ansatz. In: Hauswirtschaft und Wissenschaft 1. S. 53-60
- WEGGEMANN, S. (1992): Ermittlung von Problemfeldern in der Ernährungsberatung. In: AID (Hg.): Besser Planen – mehr erreichen. Möglichkeiten und Methoden der Planung für Praktiker der Ernährungsberatung. S. 20-34
- ZÄNGLER, T.W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin