

Straßenland  
in Kinderhand

## Kindgerechte Mobilität

Im Wohnumfeld

Kindgerecht mobil in der Stadt und auf dem Dorf

VCD Factsheet 08/2023

# Mobilität von Kindern

**Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Eine zentrale VCD-Forderung ist daher eine Mobilitätsgarantie: Alle sollen selbstbestimmt und klimaverträglich mobil sein können, unabhängig von ihren räumlichen, finanziellen, körperlichen und psychischen Voraussetzungen. Das gilt gerade auch für Kinder – und dafür brauchen sie ein entsprechendes Umfeld, denn das Ziel muss ein kindgerechter Verkehr sein – nicht verkehrsgerechte Kinder.**

## Die Rolle des Wohnumfelds

Wie Familien mobil sind, hängt eng mit dem Wohnort und den dortigen Optionen für Verkehr und Erreichbarkeit zusammen. Entfernung zu Schule und Kindergarten, Anschluss und Taktung des ÖPNV, Nähe zu Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten – den Zusammenhang all dieser Faktoren im mit der Verkehrsmittelnutzung zeigen zahlreiche Studien (BMVI 2015).

Ob Eltern ihre Kinder selbstständig Wege zurücklegen lassen, hängt wiederum eng mit dem Verkehrsaufkommen im Wohnumfeld zusammen. Eltern schätzen Wohngebiete mit hohem Verkehrsaufkommen gefährlicher ein als solche mit geringem.

Das gilt auch für die Dauer der Spiele: In einem kinderfreundlichen Umfeld mit verkehrsberuhigter Zone oder Fußgängerzone spielen Kinder im Schnitt 90 Minuten am Tag draußen mit Gleichaltrigen ohne Aufsicht. In Gegenden mit starkem und schnellem Verkehr sind es nur 30 Minuten (Limbourg 2010)

**Verhäuslichung:** Kinder verbringen ihre Zeit hauptsächlich zu Hause und in überdachten Innenräumen; dazu gehört auch „mobile Verhäuslichung“ im elterlichen Pkw (Zinnecker 2000).

**Verinselung:** Der Alltag von Kindern besteht aus „Inseln“, funktionsgebundenen Orten wie Spiel-, Lern- und Betreuungsorten, die oft weit auseinander liegen und motorisiert bzw. mit elterlicher Hilfe überwunden werden (Göppel 2007).

## STRASSEN FÜR KINDER



In Wohngebieten mit geringer Verkehrsdichte dürfen 79% der Kinder auf der Straße spielen, in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte sind es nur 18%.

Quelle: Limbourg 2010 Infografik: vcd.org

Für die Risikoeinschätzung der Eltern und damit die selbstständige Mobilität von Kindern ist also das Verkehrsaufkommen entscheidend. Die starke Zunahme des Autoverkehrs und das damit einhergehende Unfallrisiko hat die Möglichkeiten von Kindern, sich in ihrem Umfeld selbstständig zu bewegen, stark eingeschränkt. Selbstständige Kinderwege werden immer häufiger durch unselbstständige Wege im „Eltern-Taxi“ ersetzt.

Die Straßen dienen Kindern und Jugendlichen als Spiel-, Erlebnis- und Bewegungsraum. Dies steht jedoch oft in Konkurrenz zu Verkehrsaufkommen, Parkdruck und der StVO, die das Spielen und den Aufenthalt auf der Straße verbietet. Dies ist mit Grund dafür, dass die Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen heute stark von Prozessen der »Verhäuslichung« und »Verinselung« geprägt ist.

## Kinder immer weniger selbstständig mobil

Dabei sind Kinder eigentlich bereits von klein auf mobil: Im Alter zwischen fünf und zehn Jahren legen sie durchschnittlich 22 km am Tag zurück, bei 14- bis 17-Jährigen sind es bereits 30 km (Nobis & Kuhnimhof 2018). Die Mehrzahl ihrer Wege fahren sie allerdings im Auto mit.

Und Kinder sind auch immer weniger alleine mobil: 1976 liefen noch 92 Prozent der Erstklässler\*innen selbst zur Schule, 2018 wurden 43 Prozent mit dem Auto gebracht (Limbourg 2010; Nobis & Kuhnimhof 2018) – heute legen selbst 17-Jährige noch fast ein Viertel ihrer Wege in Begleitung zurück.

## KINDER NUR ALS BEIFAHRENDE



Kinder im Alter bis zu zehn Jahren legen die Hälfte ihrer Wege als Mitfahrende in Pkw zurück.  
Kinder und Jugendliche bis zu 17 Jahren immerhin noch rund ein Drittel.

Quelle: Nobis & Kuhnimhof 2018/MiD Infografik: vcd.org

Spiel, Austausch und Bewegung finden nicht mehr hauptsächlich auf der Straße, sondern zuhause und in Kitas, Schulen und Sportvereinen statt. So treiben bei Kindern und Jugendliche zwar genau so viel organisierten Sport im Verein oder der Schule wie vor zehn Jahren, nicht-organisierte Aktivitäten wie das Spielen im Freien nahmen jedoch um durchschnittlich 30 Minuten pro Woche ab (Schmidt et al. 2020)

Der Preis dafür ist hoch: Weniger Erfahrungen und Übung führen zu weniger Kompetenzen für ein verkehrssicheres Verhalten; Bewegungsmangel, Übergewicht und motorische Schwierigkeiten nehmen zu, soziale Bindungen schwinden – all das kann die Folge von zu wenig eigenständiger Bewegung und Mobilität von Kindern bedeuten.

## Bedeutung von Mobilität für die Gesundheit

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt Erwachsenen, sich 150 Minuten pro Woche moderat bis intensiv körperlich zu betätigen; bei Kindern und Jugendlichen sind es mit 60 Minuten täglich deutlich mehr.

Ausreichend Bewegung stärkt Herz und Kreislauf, Knochen und Muskeln. Sie sorgt für ein gesundes Körpergewicht, verbessert die Leistungen in der Schule und trägt zu einer stabilen Psyche bei. Augenärzte fordern sogar täglich zwei Stunden Bewegung im Freien, um der zunehmenden Kurzsichtigkeit entgegenzuwirken.

In Deutschland erreicht jedoch nur ein Drittel der Kinder und Jugendlichen die WHO-Empfehlung (Seemüller et al. 2022). Alltagsmobilität ist ein wichtiger Faktor, um das empfohlene Ausmaß an Bewegung zu erreichen (Reimers & Marzi 2018).

Kinder, die ihre Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, bewegen sich mehr als Kinder, die mit dem Auto oder dem Bus gefahren werden.

## Vorteile selbstbestimmter Mobilität

Straßenspiele fördern (im Gegensatz zum Spielen auf dem eingegrenzten Spielplatz) die Kreativität, das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit.

Kinder, die selbstständig unterwegs sind, können sich besser orientieren, identifizieren sich stärker mit ihrem Wohnumfeld und bauen andere soziale Bindungen zu Nachbarn auf, als Kinder, die von Eltern oder Großeltern begleitet werden. Eigenständige Mobilität ist also ein zentraler Baustein der kindlichen Entwicklung (Richard-Elsner 2018).

**Aktive Mobilität:** körperlich aktive Fortbewegung, also zu Fuß, mit dem Fahrrad, einem Tretroller oder anderen Sportgeräten.

**Eigenständige/ selbstbestimmte Mobilität:** Fortbewegung ohne elterliche Begleitung oder Aufsicht von Erwachsenen.

(Reimers et al. 2020)

Auch die Anzahl der Freund\*innen und sozialen Kontakte steht in Zusammenhang mit der Zeit, die Kinder allein im Freien spielen dürfen (Hüttenmoser und Sauter 2002).

Kinder nutzen die Straße als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum und als sozialen Treffpunkt. Durch die Beobachtungen anderer Menschen und durch die Interaktion mit Gleichaltrigen erwerben sie soziale Kompetenzen wie Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft.

Auf ihren Wegen in ihrem Wohnumfeld lernen Kinder außerdem, die Gefahren und Risiken des Straßenverkehrs zu erkennen, zu vermeiden oder zu bewältigen. Damit verringert sich ihr Unfallrisiko (Limbourg 2010).

## Die kindgerechte Stadt

Wie können wir ein Wohnumfeld gestalten, in dem Kinder von all den Vorteilen aktiver und selbstständiger Mobilität profitieren können? Studien zeigen wenig überraschend: Niedriges Verkehrsaufkommen, weniger Kreuzungen, mehr Grünflächen in der Nachbarschaft und Zugang zu einem Garten, Fußgänger-Infrastruktur und Verkehrsberuhigung – all dies fördert das Spielen im Freien.

Wo ein direkter, verkehrsfreier Zugang von Häusern zu Grünflächen besteht, eine gute Übersicht herrscht und ein gutes Fußwegenetz existiert, sind mehr Menschen, einschließlich spielender Kinder, im öffentlichen Raum unterwegs (Gill 2019).

## Zehn Indikatoren für eine kinderfreundliche Nachbarschaft

1. Ich laufe zur Schule / zu lokalen Läden ohne Erwachsenenbegleitung (ab 8 Jahren\*).
2. Ich fahre mit dem Fahrrad zur Schule / zu lokalen Läden ohne Erwachsenenbegleitung (ab 8 Jahren\*).
3. Ich gehe nach draußen und spiele in Sichtweite meines Zuhauses (bis 11 Jahre\*).
4. Ich fühle mich draußen willkommen und sicher, tagsüber und im Dunkeln.
5. Ich habe Zugang zu natürlichen Grünflächen in meiner Nachbarschaft.
6. Ich habe Zugang zu einem Platz im Freien in meiner Nachbarschaft, der friedlich und ruhig ist.
7. Meine Nachbarschaft hat viele Bäume.
8. Ich habe Zugang zu einer Reihe von Orten in meiner Nachbarschaft, an denen ich mich mit Freunden treffen und Zeit mit ihnen verbringen kann, und an denen wir etwas unternehmen können. Dazu gehören auch Orte, an denen ich mich ausprobieren und Risiken eingehen kann.
9. Ich habe Zugang zu einem Platz im Freien in meiner Nachbarschaft, wo meine erweiterte Familie und Freunde ein Picknick machen können.
10. Ich fahre zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln von meinem eigenen Viertel in die Innenstadt (ab 11 Jahren\*).

(Gill 2021)

\*Die Altersangaben sind Orientierungswerte und hängen von den individuellen Fähigkeiten und dem Entwicklungsstand des Kindes ab.

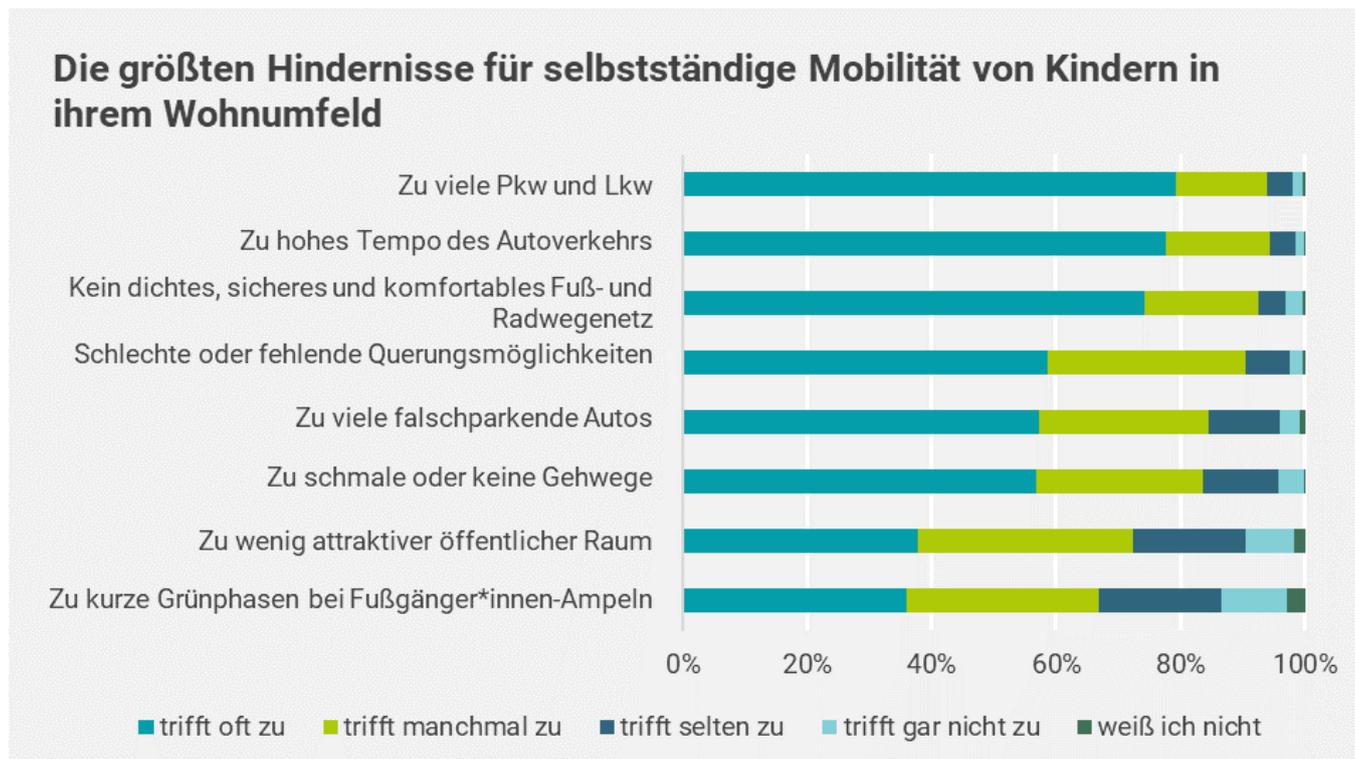
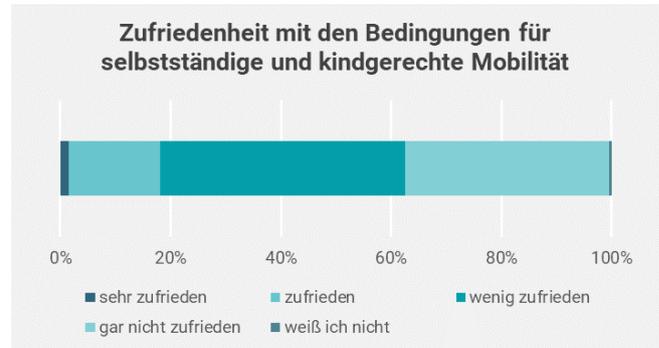
Für kinderfreundliche Nachbarschaften fordern wir den Umbau unserer Städte und Dörfer und eine Ausrichtung der Verkehrsplanung und -politik am Menschen: An Kindern, Älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen – das

bietet Lebensqualität für alle. Dafür haben wir von April bis Juni 2023 eine nicht-repräsentative Online-Umfrage durchgeführt, an der 3.829 Menschen teilgenommen haben, 72 Prozent davon mit Kindern unter 16 Jahren.

# Die VCD-Umfrage „Kindgerechte Mobilität im Wohnumfeld“

81 Prozent der Befragten sind wenig oder gar nicht zufrieden mit den Bedingungen für selbstständige und kindgerechte Mobilität in ihrem Wohnumfeld.

Zu den größten Hindernissen für eine selbstständige Mobilität von Kindern zählen knapp 80 Prozent der Umfrageteilnehmer\*innen die zu hohe Anzahl von Pkw und Lkw, ein zu hohes Tempo des Autoverkehrs und das Fehlen eines dichten, sicheren und komfortablen Fuß- und Radwegenetzes.



Die Anzahl der Pkw in Deutschland nimmt nach wie vor zu. Seit 2010 ist sie von 42 auf heute 49 Millionen gestiegen (KBA 2023). Damit wieder mehr Platz für Menschen ist, muss sich die Zahl deutlich verringern. Dabei ist der Autobesitz bei Familien mit Kindern besonders hoch: nur 9 Prozent der Haushalte mit Kindern haben kein Auto, 48 Prozent dagegen sogar zwei oder mehr (Nobis & Kuhnimhof 2018).

Hier sind Familien gleichzeitig Mitverursacher und Leidtragende eines Systems, in dem wir abhängig sind vom eigenen Pkw. Um diese Abhängigkeit zu beenden, braucht

es einen gut ausgebauten Bus- und Bahnverkehr sowie ein dichtes, sicheres und komfortables Fuß- und Radwegenetz. Hier sind 74 Prozent der Umfrageteilnehmer\*innen der Meinung, dass das Fehlen eines solchen Netzes eines der größten Hindernisse für kindgerechte Mobilität darstellt.

Es gibt nicht nur zu viele Autos, sie sind auch zu schnell unterwegs – das sagen 77 Prozent der Teilnehmer\*innen. Hohes Tempo ist ein Sicherheitsrisiko, besonders für Kinder. Je höher die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, desto länger der Anhalteweg und damit auch die Aufprallwucht, falls es zu einem Unfall kommt.

Die Risikoeinschätzung der Eltern, die bei hohem Verkehrsaufkommen ihre Kinder weniger allein auf die Straße lassen, ist also nachvollziehbar. Dabei verunglücken Kinder tödlich am häufigsten im Auto, nicht zu Fuß (Destatis 2022). Die Lösung ist also nicht das Elterntaxi, sondern weniger und langsamer fahrende Pkw und Lkw, um Kindern eigenständige Mobilität zu ermöglichen.

## Maßnahmen für kindgerechten Verkehr

Konsequenterweise steht ein dichtes, sicheres und komfortables Fuß- und Radwegenetz ganz oben auf der Liste von Maßnahmen, die die Umfrageteilnehmer\*innen für besonders wichtig für kindgerechten Verkehr ansehen. Außerdem sollen Falschparker\*innen und Raser stärker kontrolliert (78 Prozent) und die Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 30 oder weniger gesenkt werden (77 Prozent).

### Wichtigste Maßnahmen im Wohnumfeld für Kindgerechten Verkehr



Auch Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs, die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und Einrichtung von Spielstraßen finden hohe Zustimmungswerte. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass Kinder wieder mehr Platz und Möglichkeiten erhalten, sich in ihrem Wohnumfeld sicherer und selbstständiger zu bewegen.

Fragt man die Kinder selbst, fordern sie mehr Sicherheit im Straßenverkehr, die Trennung von Radwegen und Straßen und die Einhaltung der Verkehrsregeln durch Autofahrer\*innen. Regelverstöße empfinden Kinder als gefährdend; sie hindern sie daran, sich eigenständig am Verkehr zu beteiligen.

Kinder berichteten außerdem, dass es für ihre Eltern vor allem an Sicherheit mangle – durch fahrrad- und fußgängerunfreundliche Infrastruktur und durch andere Verkehrsteilnehmer\*innen (Seemüller et al. 2022).

Um eine kinderfreundliche Nachbarschaft zu ermöglichen, muss kindgerechter Verkehr priorisiert werden, also das zu

Fuß gehen und Radfahren. Da das nicht von allein passiert, sind politische Maßnahmen nötig.

Hier gibt es große Einigkeit bei der Umfrage: Knapp 80 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass der Fuß- und Radverkehr in ihrem Viertel gegenüber den Autos priorisiert werden sollte.

### Priorisierung politischer Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr



## Gesetzliche Maßnahmen für bessere Bedingungen

Zu den wichtigsten gesetzlichen Maßnahmen, die nach Einschätzung der Befragten entscheidend für eine kindgerechte Mobilität sind, zählt die Anhebung der Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten und Falschparken auf europäisches Niveau (77 Prozent). Im Vergleich fallen diese Strafen nämlich recht gering aus: Wer das Tempolimit um 20 km/h überschreitet, muss in Norwegen mindestens 585 Euro bezahlen, in Frankreich oder Dänemark ab 135, in Italien ab 175 Euro (ADAC 2023). Das Verwarnungsgeld in Deutschland für einen

vergleichbaren Verstoß liegt auch nach Erhöhung der Bußgelder 2021 nur bei 98,50 Euro.

Gleiches gilt für Falschparken: In Spanien wird es mit 200 Euro besonders kostspielig. In den Niederlanden und in Belgien kostet es mindestens 60 Euro, in Tschechien geht es bei 65 und Polen bei 110 Euro los. Zum Vergleich: In Deutschland reicht die Spanne von 10 bis maximal 110 Euro (ADAC 2023). Höhere Bußgelder alleine reichen jedoch nicht. Es braucht auch mehr Kontrollen, um die Verstöße zu ahnden. Daneben können Fahrradbügel oder Poller an Kreuzungen und in verkehrsberuhigten Zonen das Falschparken verhindern.

## Gesetzliche Maßnahmen für kindgerechtere Mobilität



Auch eine Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO), die sich stärker an den Bedürfnissen von Kindern orientiert, halten 76 Prozent der Teilnehmer\*innen für sehr sinnvoll.

Dafür müssten Straßenverkehrsgesetz (StVG) und StVO die Vision Zero – also null Verkehrstote – und den Schutz von Kindern zum Ziel haben. Kein Mensch, und schon gar kein Kind, darf im Verkehr mehr sein Leben verlieren.

Außerdem muss das Straßenverkehrsrecht die selbständige Mobilität von Kindern ermöglichen. Dazu zählen Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit und zeitgemäße Formen der Verkehrsberuhigung wie Shared Space, Begegnungszonen oder Schulstraßen.

Die in der StVO festgelegte allgemeine Parkerlaubnis muss in ein allgemeines Parkverbot umgeändert werden, mit der Möglichkeit lokal Parkzonen auszuweisen.

Tempo 30 statt 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts unterstützen 75 Prozent der Umfrageteilnehmer\*innen. Dies brächte mehr Klarheit für Autofahrende, da die erlaubte Geschwindigkeit nicht ständig wechseln würde. Die Beschilderung wäre auf ein Minimum reduziert, was den Verkehr vereinfacht und es damit auch Kindern erleichtert, selbstständig und sicher mobil zu sein. Zudem gäbe es seltener und weniger schwere Unfälle, weniger Lärm und Schadstoffe.

# Forderungen

Fast ein Drittel der Teilnehmer\*innen an der VCD-Umfrage sagen, dass sich die Verkehrssituation und damit auch die Aufenthaltsqualität für Kinder in ihrem Wohnumfeld in den vergangenen Jahren verschlechtert hat.

## Grundsätzlich: Selbstständige Mobilität von Kindern fördern

- Kindgerechte und dichte Fuß- und Radwegenetze umsetzen.
- Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit einführen.
- Sichere Orte und mehr Platz für Kinder schaffen.
- Ein familienfreundliches Bus- und Bahnangebot einrichten.
- Nachhaltige Mobilitätsbildung von klein auf und lebenslang.

## Bund muss gesetzliche Grundlagen schaffen

- Kinderrechte im Grundgesetz verankern und Kinder frühzeitig bei Stadt- und Verkehrsplanung beteiligen.
- Mit dem Bundesmobilitätsgesetz deutschlandweit die Mobilität ökologisch, kindgerecht und sozialverträglich gestalten.
- Das Straßenverkehrsrecht (StVG und StVO) reformieren:
  - das Ziel der Vision Zero verankern,
  - Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit und zeitgemäße Formen der Verkehrsberuhigung wie Begegnungszonen und Schulstraßen einführen,
  - allgemeine Parkerlaubnis in ein allgemeines Parkverbot umändern und
  - Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten, insbesondere für zu schnelles Fahren und Falschparken, auf europäisches Niveau anheben.

## Kindgerechte Verkehrsplanung auf Landesebene umsetzen

- Den Kommunen mehr Spielraum bei den Anwohnerparkgebühren ermöglichen, denn nur so können Flächen gerade in Wohngebieten für verschiedene Gruppen effektiv genutzt werden.

Damit sich das ändert und wir kinderfreundliche Nachbarschaften in ganz Deutschland ermöglichen, hat der VCD eine Reihe von Forderungen aufgestellt.

- Verkehrsentwicklungsplanung gemäß der Vision Zero und dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Von Kindern bis hin zu älteren Menschen sollen alle sicher und entspannt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.
- Kinder bis 14 Jahre sollten kostenlos im Nah- und Regionalverkehr fahren können.

## Kinderfreundliche Nachbarschaften entstehen in Kommunen

- Bestehenden Handlungsspielraum ausschöpfen:
  - Kinderverträgliche Geschwindigkeiten sichern und kontrollieren, großflächig verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen.
  - Temporär die Durchfahrt für Autos vor Schulen und Kitas („Schulstraßen“) beschränken und temporäre Spielstraßen einrichten.
  - Straßen- und Parkraum aktiv managen, wobei Parkgebühren die Kosten für Bau, Instandhaltung und Verwaltung sowie die externen Kosten des Pkw-Verkehrs widerspiegeln.
  - Kindersichere Kreuzungen und Querungen schaffen, „echte“ Fahrradstraßen und –zonen ohne Autos einführen und Ampeln fußgänger\*innenfreundlich schalten.
  - Abschaffung des illegalen Gehwegparkens und mehr Kontrollen von Falschparkenden.
- Beteiligungsorientierte Spielflächenkonzepte, die sowohl klassische Spielplätze als auch alle anderen Spiel- und Freiflächen in den Blick nehmen: Fuß-, Rad- und Schulwege, Stadtplätze, Sportanlagen sowie (temporäre) Spielstraßen (Spilleitplanung).
- Spiel-, Erlebnis- und Aufenthaltsräume von Kindern, Freiflächen innerhalb der Stadt und Landschaften am Siedlungsrand müssen über attraktive Fuß- und Radwege, grüne Wegeverbindungen, ausreichend Sitzgelegenheiten und einen verlässlichen ÖPNV verbunden sein, damit Kinder sie eigenständig erreichen können.

# Quellen

ADAC (2023): Strafzettel aus dem Ausland nicht ignorieren (<https://www.adac.de/verkehr/recht/bussgeld-punkte/ausland/strafzettel-ausland>, Stand der Zahlen: April 2023).

BMVI (2015): Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht des Projekts: Determinanten und Handlungsansätze der Familienmobilität.

Destatis (2022): Verkehrsunfälle: Kinderunfälle im Straßenverkehr 2021. Statistisches Bundesamt.

Gill, T. (2019): Designing Cities for Outdoor Play. In: Tremblay, R.E., Boivin, M., Peters, R. DeV., eds. Brussoni M, topic ed. Encyclopedia on Early Childhood Development.

Gill, T. (2021): Urban Playground – How child-friendly planning and design can save cities. London: RIBA Publishing.

Göppel, R. (2007): Aufwachsen heute. Veränderungen der Kindheit – Probleme des Jugendalters. Stuttgart: Kohlhammer.

Hüttenmoser, M., Daniel S. (2002): Bewegungsraum – Spielraum – Strassenraum. In: Marie Meierhofer-Institut für das Kind (Hrsg.): Und es bewegt sich noch! Und Kinder Nr. 70, Zürich.

KBA (2023): Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2023. Pressemitteilung Nr. 08/2023.

Limbourg, M. (2010): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW | 12. Hrsg.: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen.

Nobis, C., Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Reimers, A. K., Engels, E., Marzi, I., Steinvoord, K., Krieger, C. (2020): Aktiv zur Schule. Zur Bedeutung von aktiven Schulwegen bei Kindern im Grundschulalter in Deutschland. Prävention und Gesundheitsförderung 4/2020. 5: 311–318.

Reimers, A. K., Marzi, I. (2018): Eigenständige Mobilität von Kindern: Ein narrativer Überblick zu einem in der Präventions- und Gesundheitsforschung vernachlässigten Phänomen. Präventive Gesundheitsförderung 2019. 14: 306–312.

Richard-Elsner, C. (2018): Draußen spielen – ein unterschätzter Motor der kindlichen Entwicklung. Analysen & Argumente Nr. 315 / September 2018. Konrad-Adenauer-Stiftung.

Schmidt et al. 2020: The physical activity of children and adolescents in Germany 2003-2017: The MoMo-study.

Seemüller, S., Reimers, A. K., Marzi, I. (2020): Eine Perspektive von Grundschulkindern auf Bedingungsfaktoren der aktiven und eigenständigen Mobilität – eine qualitative Studie. Forum Kind Jugend Sport 2022. 3:137–149.

Zinnecker, J. (2000): Kindheit und Jugend als pädagogische Moratorien. Zur Zivilisationsgeschichte der jüngeren Generation im 20. Jahrhundert. In: Zeitschrift für Pädagogik, 42. Beiheft, S.36-69.

## Impressum



**Verkehrsclub Deutschland e.V.**

Wallstraße 58 | 10179 Berlin

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

**Bei Rückfragen:**

**Anika Meenken**

Fon 030/28 03 51-73

[Fahrrad@vcd.org](mailto:Fahrrad@vcd.org)

**Titelfoto:** Jörg Farys/VCD

**Autor\*innen:** Katharina Klaas, Clara Dehlinger, Anika Meenken

© VCD e.V. | 08/2023