

# GENDER MAINSTREAMING IM VERKEHRSWESEN

Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende

# INHALTSVERZEICHNIS

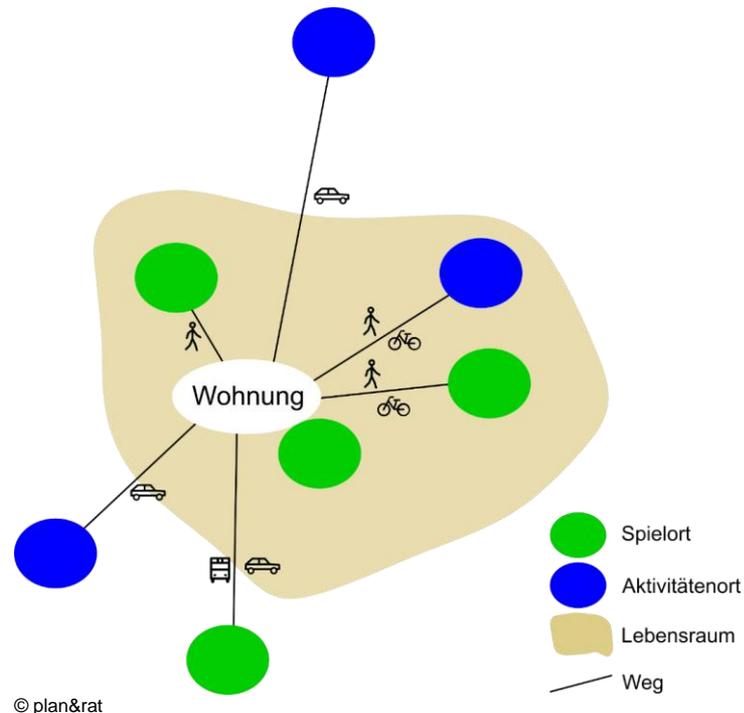
	Folien
• Grundlagen	2 – 5
• Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme	6 – 8
• Mobilitätsverhalten	9 – 13
• Begleitmobilität	14 – 17
• Verkehrssicherheit	18 – 20
• Kinder- und Jugendorte	21 – 25
• Handlungsfelder	26 – 36
• Quellen/ Literatur	37 – 39

A large graphic element in the center of the slide, composed of four rounded, teardrop-like shapes arranged in a cross pattern. The top shape is light blue, the bottom is dark blue, and the right and left shapes are orange. The word 'GRUNDLAGEN' is centered horizontally across the middle of these shapes.

# GRUNDLAGEN

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN

- UN-Konvention über die Rechte des Kindes (Recht auf körperliche Unversehrtheit) (1989, seit 1992 in Deutschland in Kraft)
- Internationale Charta für das Gehen (Pkt. III: Recht auf Integration)
- Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der Kultusministerkonferenz (KMK-Richtlinie (1972))



## RÄUMLICHE GRUNDLAGEN, LEBENSWELTEN

### **Die Situation in unseren Städten behindert die eigenständige Mobilität unserer Kinder:**

- Verkehrs- und Siedlungsstruktur sind auf eine automobilen Gesellschaft ausgerichtet.
- Lärm und Abgase beeinträchtigen Gesundheit und Leistungsniveau.
- Sind Kinder und Jugendliche eigenständig mobil, sind sie überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs.
- Eltern reagieren aus Angst um ihre Kinder (Verkehrsunfälle) mit Schutz und Einschränkungen (Elterntaxi, Begleitmobilität)
- Kinder und Jugendliche sind in ihrer Bewegungsfreiheit erheblich eingeschränkt.
- Bei Planungen werden die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht ausreichend berücksichtigt.

## Grundlagen

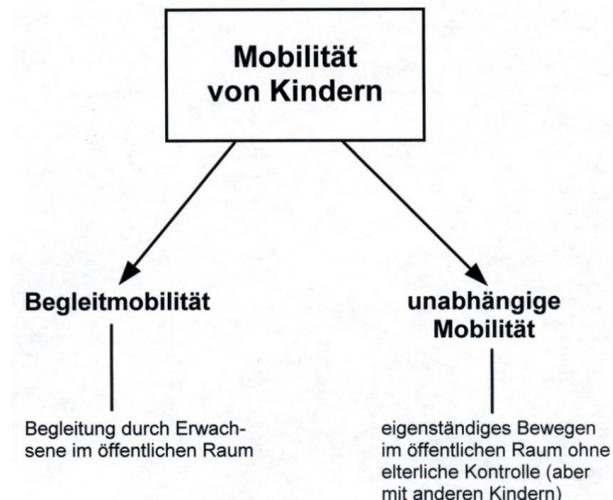
# BEDEUTUNG EIGENSTÄNDIGER MOBILITÄT

### Bedeutung der unabhängigen (selbstständigen) Mobilität:

- Sie ist wesentliches Element einer gesunden Entwicklung von Kindern.
- Sie ist Voraussetzung für das Einüben von altersgemäßem Auseinandersetzen, Erproben von eigenen Normen und Werten.

### Folgen fehlender unabhängiger (selbstständiger) Mobilität:

- Motorische Fehlentwicklungen („Unsere Kinder können nicht mehr rückwärts gehen“)
- Ablöseprobleme von den Eltern
- Schwierigkeiten, soziale Bindungen einzugehen
- Risiko von Übergewicht und damit verbundenen Krankheiten



# FÄHIGKEITEN ZUR VERKEHRSTEILNAHME



## Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme

# KÖRPERLICHE UND KOGNITIVE ENTWICKLUNG

### Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein

- 5-6 Jahre: akutes Gefahrenbewusstsein
- mit ca. 8 Jahren: vorausschauendes Gefahrenbewusstsein
- mit ca. 9-10 Jahren: Präventionsbewusstsein

### Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung

- ab ca. 7 Jahren: realistische Entfernungsschätzung
- mit ca. 10 Jahren: realistische Geschwindigkeitsschätzungen

### Soziale Fähigkeiten

- ab ca. 8 Jahren: Einfühlungsvermögen in andere Personen
- ab ca. 8 Jahren: Konzentrationsfähigkeit über längere Zeit (z. B. Dauer des Schulweges), jedoch leicht ablenkbar
- ab ca. 14 Jahren: Konzentrationsfähigkeit voll ausgebildet

Quelle: Limbourg: Kinder unterwegs im Straßenverkehr, 2008.



## Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme

# ENTWICKLUNGEN NACH VERKEHRSMITTEL

### Zufußgehen

- ab 8 Jahren „einigermaßen sicher“

### Radfahren

- ab 8 Jahren deutliche Verringerung des Fehlverhaltens
- ab 14 Jahren sicheres Radfahren
- jungenspezifisches Risikoverhalten führt zu erhöhtem Unfallrisiko

### ÖV nutzen

- im Grundschulalter Fähigkeit zur selbstständigen ÖV-Nutzung
- ab 11 bis 12 Jahren Fähigkeit zur umfassenden ÖV-Nutzung

Quelle: Limbourg: Mobilität im Kindes- und Jugendalter, 2000.



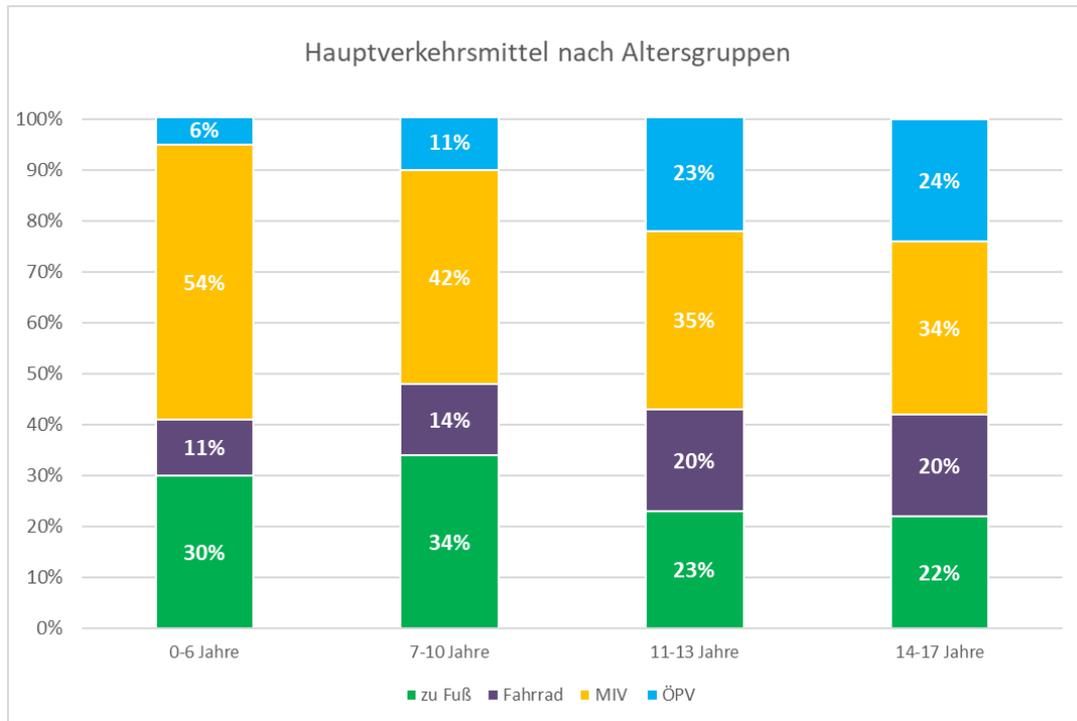
# MOBILITÄTSVERHALTEN



# MOBILITÄTSVERHALTEN

Die Verkehrsmittelnutzung hängt vom Alter ab.

- Die Mitfahrt im Pkw ist in allen Altersgruppen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.
- Der Anteil der Wege im Pkw ist bei den 7-10 Jährigen (34 %) und den 0-6 Jährigen am höchsten (30 %) und sinkt auf 22 % bei den 14-17 Jährigen.



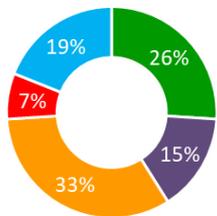
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

# MOBILITÄTSVERHALTEN

## Verkehrsmittelwahl:

- Schüler nutzen das Rad für die Fahrt zur Ausbildung häufiger als Schülerinnen.
- Schülerinnen werden häufiger zur Schule gefahren.

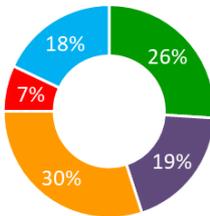
Schülerinnen



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer)  
 ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

Quelle: MiD, 2017

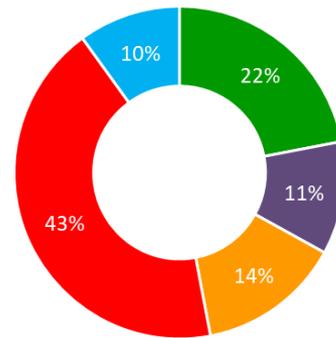
Schüler



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer)  
 ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

Quelle: MiD, 2017

Hauptverkehrsmittel - insgesamt  
 (Gesamtbevölkerung)



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer) ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

Quelle: MiD, 2017

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

# MOBILITÄTSVERHALTEN

## Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen

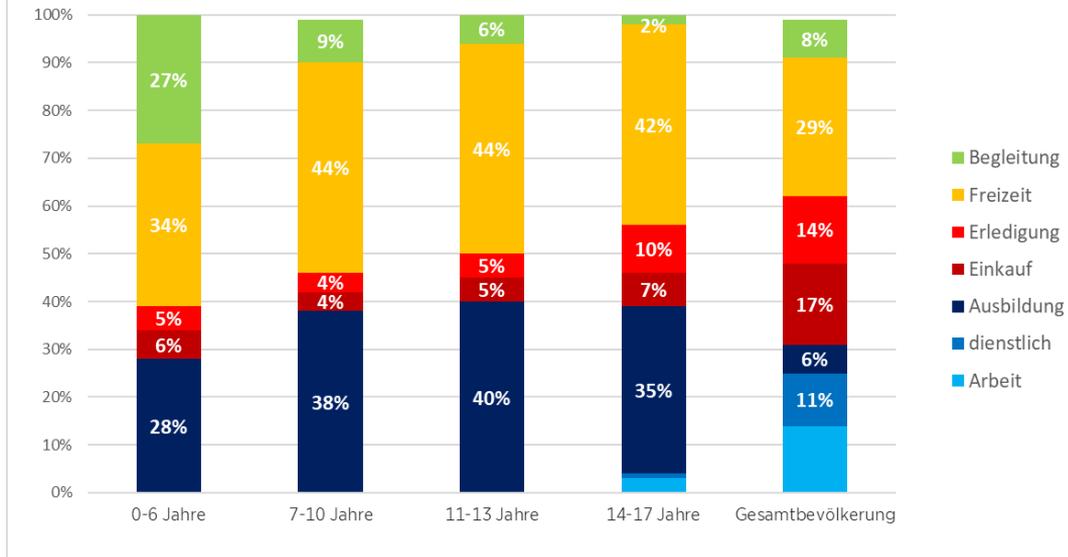
### Hauptwegezweck

- Freizeit (Aktivitäten nachmittags)
- Ausbildung (Schule)

### Jüngere Kinder

- Begleitung: Kinder begleiten Erwachsene bei deren Aktivitäten (z. B. Arztbesuch, Einkauf)

Hauptwegezweck von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

# MOBILITÄTSVERHALTEN

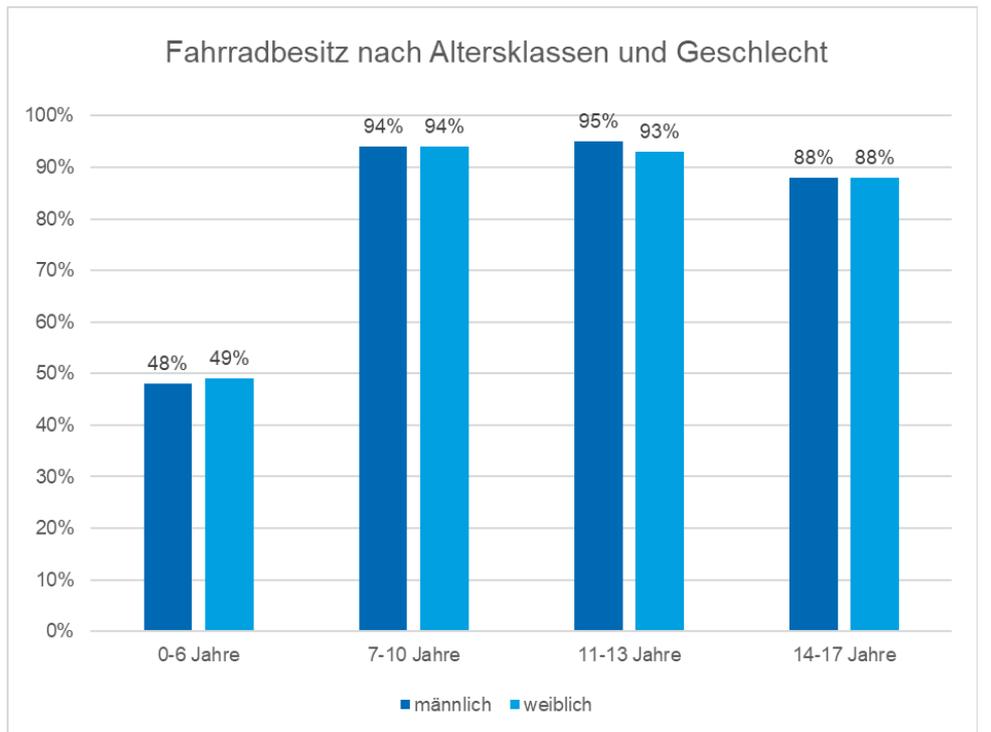
## Das Fahrrad – Verkehrsmittel und Spielgerät

- Das Einstiegsalter liegt bei etwa 4 Jahren.

## Fahrradbesitz

- Bei den 0 -6 Jährigen 49 % (2017)
- Bei den 7 -10 Jährigen 94 % (2017)

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.



# BEGLEITMOBILITÄT



## BEGLEITMOBILITÄT

- Die Begleitung ist altersabhängig.
- Die selbstständige Verkehrsteilnahme beginnt i. d. R. im 5./ 6. Lebensjahr.
- Der Anteil an selbstständigen Wegen zu Fuß, besonders von jüngeren Kindern, hat abgenommen.



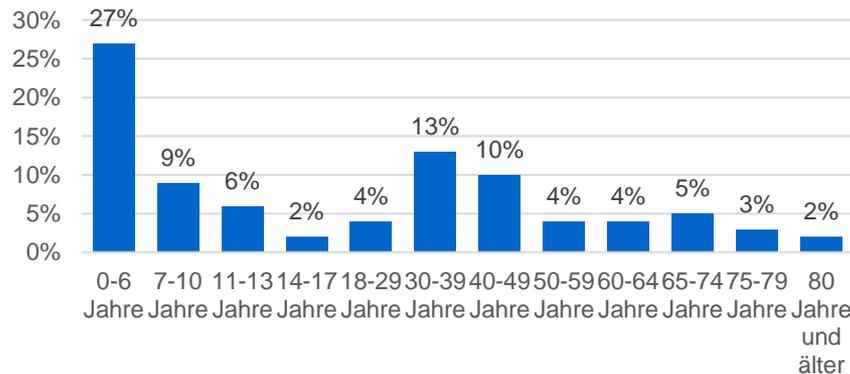
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

# BEGLEITMOBILITÄT

## Hauptwegezweck Begleitung nach Altersgruppen

Vor allem jüngere Kinder (0 bis 10 Jahre) begleiten häufig andere Personen (werden mitgenommen) (Begleitung als Hauptwegezweck). Auch bei Erwachsenen zwischen 30 und 49 Jahren (und dies sind überwiegend Frauen) macht die Begleitung anderer Personen einen relativ hohen Anteil aus.

Anteil Begleitwege an allen Wegen

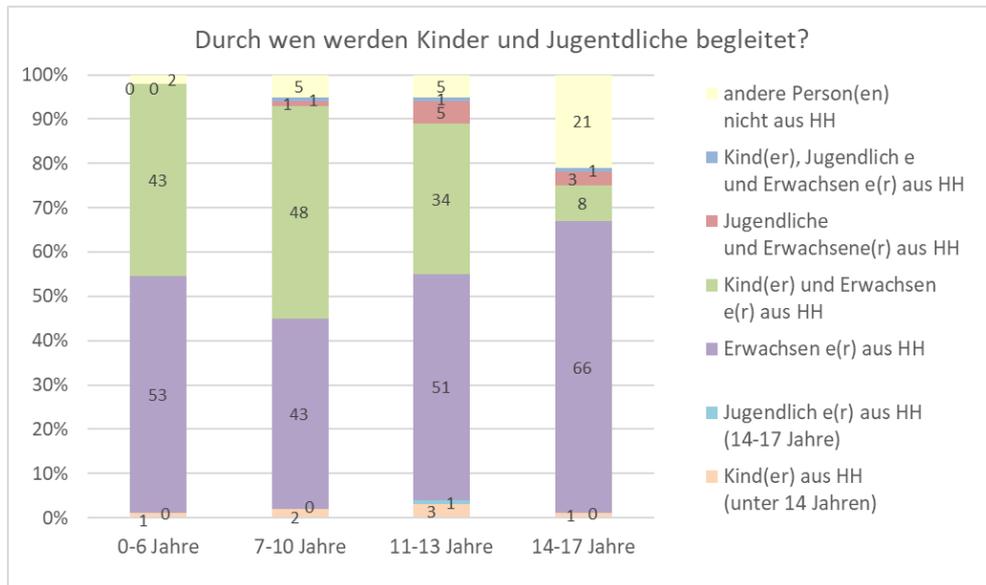


Definition (MiD):  
Hauptwegezweck  
Begleitung einer anderen  
Person Begleitmobilität

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

# BEGLEITMOBILITÄT

Mit zunehmendem Alter werden Kinder und Jugendliche weniger von Familienmitgliedern, aber mehr von anderen Personen begleitet.



Definition (MiD):  
 Hauptwegezweck  
 Begleitung einer anderen  
 Person Begleitmobilität

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017.

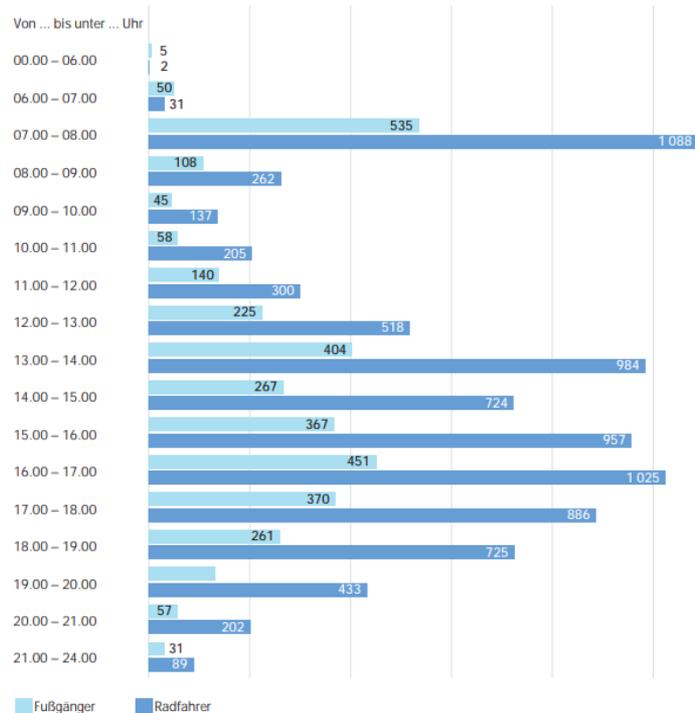


**VERKEHRSSICHERHEIT**

## Verkehrssicherheit

# VERKEHRSUNFÄLLE NACH TAGESZEIT

Kinder verunfallen am häufigsten zwischen  
7.00-8.00 Uhr / 13.00-14.00 Uhr (Schulweg)  
sowie zwischen 16.00-17.00 Uhr (Spielwege).



Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020, 2021.

2021 - 0377

## Verkehrssicherheit

# UNFALLBETEILIGUNG

- Die Unfallbeteiligung steigt mit zunehmendem Alter.
- Mehr als ein Drittel der Kinder (unter 15-Jährige) verunglücken als Insassen im Pkw.
- Mädchen verunglücken seltener als Jungen.

### Häufigste Unfallbeteiligung nach Verkehrsmitteln und Alter:

- < 6 Jährige als Insasse im Pkw
- 6-9 Jährige als Insasse im Pkw und mit dem Rad
- 11-14 Jährige mit dem Rad

### Verunglückte Kinder (2020):

- mit dem Rad 41,1 %
- als Pkw-Mitfahrende 32,5 %
- zu Fuß 20,6 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020, 2021.

## KINDER- UND JUGENDORTE



## Kinder- und Jugendorte

# ÖFFENTLICHER RAUM

Der öffentliche Raum (Straßenraum, öffentliche Freiräume)

ist wichtiger Aufenthaltsort für Kinder und Jugendliche:

- Möglichkeit der Erholung, Spiel und Bewegung
- Knüpfung sozialer Kontakte
- Sammeln von Erfahrungen und persönliche Weiterentwicklung

**Kinder- und Jugendorte** sind Orte, die Kinder und Jugendliche ohne Begleitung von Erwachsenen aufsuchen.

Je nach Altersgruppe unterscheiden sich diese Aufenthaltsorte.



## ANFORDERUNGEN

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind altersabhängig

### **Grundschul Kinder (6-11 Jahre):**

- Insbesondere hohe Sicherheitsanforderungen an den Fußverkehr
- Mit zunehmendem Alter auch an den Radverkehr
- Hohe Aufenthaltsqualität öffentlicher Orte zum Spielen mit anderen Kindern.

### **Ältere Kinder (12-14 Jahre):**

- Höhere Anforderungen an den Radverkehr (Komfort, durchgängige Verbindungen)
- Gute ÖPNV-Anbindung und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Hohe Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit
- Wenig Lärm und Abgase

### **Kinderorte sollten Aktivitäten zulassen, die viel Platz benötigen:**

- Ballspiele
- Fangspiele
- Verstecken
- Radfahren

### **Kinderorte sollten spiel- und phantasieanregend sein (Vielgestaltigkeit sichern):**

- Hecken/ Bäume
- Zäune/ Mauern
- Treppen
- Wasserläufe

Quelle: Beckmann, Klaus-J./ Krause, Juliane/ Erke, Heiner et al. (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht.

## Kinder- und Jugendorte

# JUGENDORTE

Beliebte Jugendorte (im öffentlichen Raum):

- Innenstadt
- Zentrale Plätze
- Einkaufszentren
- Grünanlagen, Parks
- Haltestellen des ÖPNV

Jugendliche haben das Bedürfnis zur Teilnahme an der Öffentlichkeit und zur Selbstdarstellung:

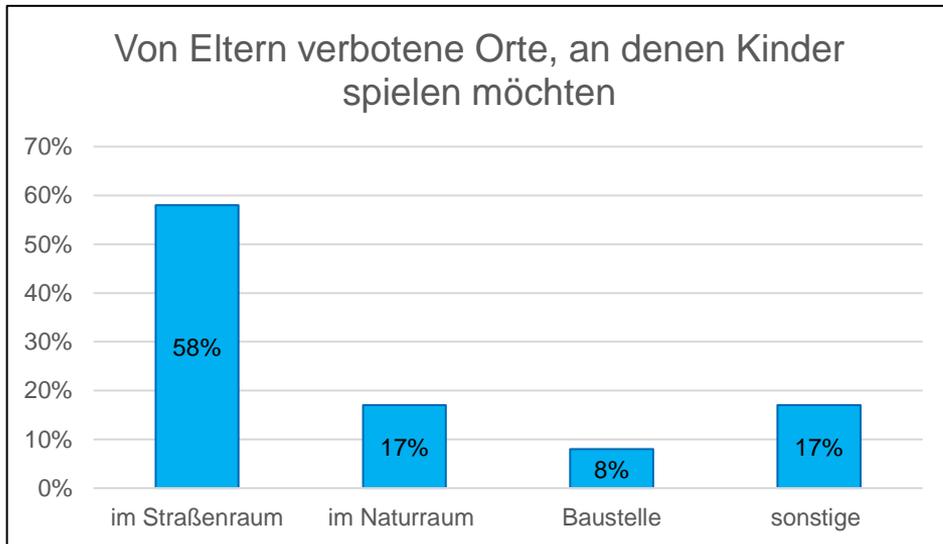
- Offene Räume im gesamten Stadtgebiet
- Räume als Rückzugsmöglichkeit



## Kinder- und Jugendorte

# ELTERLICHE RESTRIKTIONEN

Nicht nur die eigenständige Mobilität, sondern auch die Aufenthaltsorte von Kindern werden von Eltern bzw. Erziehungsberechtigten durch Verbote eingeschränkt.



Im Rahmen von Befragungen bezüglich der Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume gab z. B. die Hälfte der Vorschulkinder Orte an, an denen sie gerne spielen würden, wo dies jedoch verboten ist.

Insbesondere der Straßenraum ist mit elterlichen Restriktionen belegt (verbotene Orte).

Quelle: Beckmann, Klaus-J./ Krause, Juliane/ Erke, Heiner et al. (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht.

## HANDLUNGSFELDER



## Handlungsfelder

# WAS KANN DIE PLANUNG TUN?

- Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den öffentlichen Raum.
- Beteiligung der Kinder und Jugendlichen während des Planungsprozesses, um ihre Bedürfnisse und Vorstellungen gezielt zu berücksichtigen.

Beispielhaft seien genannt:

- Spielraumvernetzung
- Spielraumplanung
- Schulwegsicherheit
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule
- Schulisches Mobilitätsmanagement

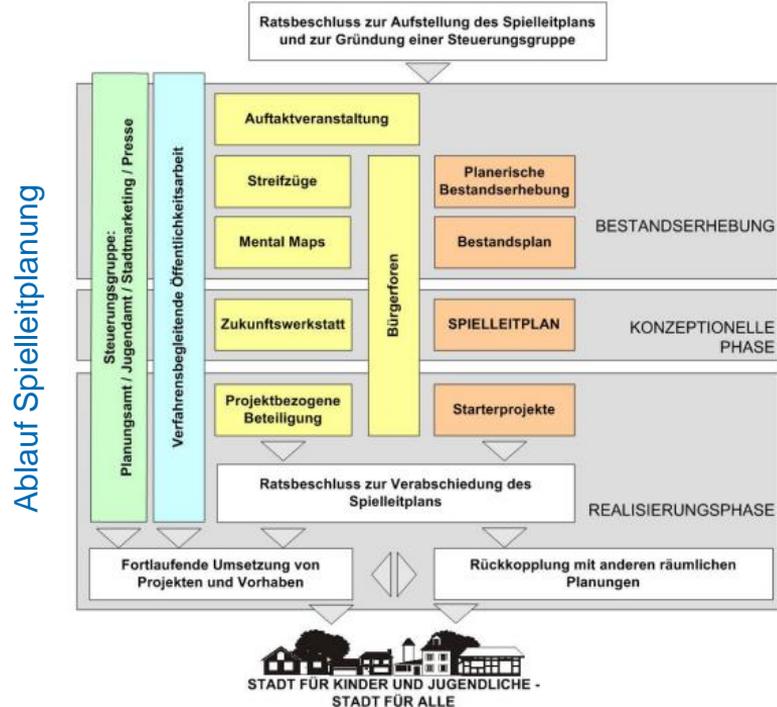
## Handlungsfelder

# SPIELRAUMVERNETZUNG

### Beispiel Spielleitplanung

Wichtige Quellen und Ziele:

- Schwerpunkte der Wohnbebauung
- Kindertagesstätten
- Schulen, zunehmend auch nachmittägliche Treffpunkte
- Einkaufsmöglichkeiten, auch Kioske
- die Innenstadt / das Zentrum
- Sport- und Spielanlagen
- (Park-)Plätze
- Freizeiteinrichtungen
- Parks
- Haltepunkte des ÖV
- Übergangsstellen in die freie Landschaft

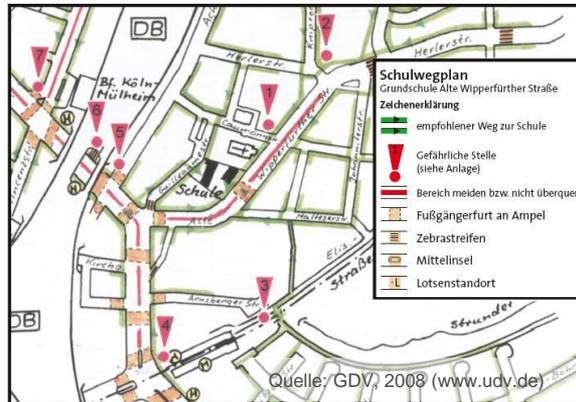


## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Bausteine

- Unfallanalysen
- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Schulwegpläne



## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

- Repertoire der Verkehrsberuhigung:  
Weniger und langsamerer  
Autoverkehr, Tempo 30 als  
Stadtgeschwindigkeit
- Autoarme Quartiere
- Vernetzung der Spielräume durch  
sichere und attraktive Rad- und  
Fußverkehrsverbindungen



## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

- Sichere Querungsstellen (Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen, Mittelinseln)
- Herstellen der Sichtdreiecke an Knoten und Querungsstellen
- Gute Abstellanlagen an Schulen (Fahrräder, Kickboards)
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung



## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Verkehrsregelnde Maßnahmen: Schulstraßen

#### Was ist eine Schulstraße?

- Straße oder Straßen im Umkreis einer Schule, die vor Schulbeginn und nach Schulschluss für 30 bis 45 min für den motorisierten Kfz-Verkehr gesperrt sind (Bsp. 07:30 - 8:15 Uhr, 13:45 - 14:15 Uhr).
- Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge: Ausnahmen z.B. Einsatzfahrzeuge, Ausfahrt von priv. Stellplätzen
- Voraussetzung für die Einrichtung: kritische Verkehrssituation (Begründung: diese entsteht, wenn durch den Hol- und Bringverkehr gefährdende Park- und Wendemanöver durchgeführt werden).



© plan&rat

## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Verkehrsregelnde Maßnahmen: Schulstraßen

- Schulstraßen sind bislang nicht explizit in der StVO verankert.
- Rechtlicher Rahmen für die Anordnung als „Temporäre Durchfahrtsbeschränkung“ besteht.
- Möglichkeit der Einführung als Verkehrsversuch (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO).
- Physische Barrieren, Absperrschranken, Scherengitter

### Zur Unterstützung: Hol- und Bringzonen einrichten

- Speziell ausgewiesene Bereiche, an denen Kinder gefahrlos aussteigen können.
- 300 m zur Schule (Empfehlung ADAC).
- *Hinweis:* in NRW gibt es einen Erlass zur Einrichtung von Schulstraßen, in Baden-Württemberg ist ein entsprechender Erlass in Vorbereitung.



© plan&rat

© PGV

## Handlungsfelder

# SCHULWEGSICHERHEIT

### Schulwegpläne

Ein Schulwegplan gibt Empfehlung für sicheren Schulweg zu Fuß/ mit dem Rad (Voraussetzung: vertretbar sichere Route)

Enthält Aussagen zu

- empfohlenen Wegen
- Querungsstellen
- gefährlichen Bereichen

### Beispiel: Schulwegpläne in Bochum

- Erarbeitet im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2023
- Nimmt Schulwege weiterführender Schulen mit dem Rad in den Fokus



## Handlungsfelder

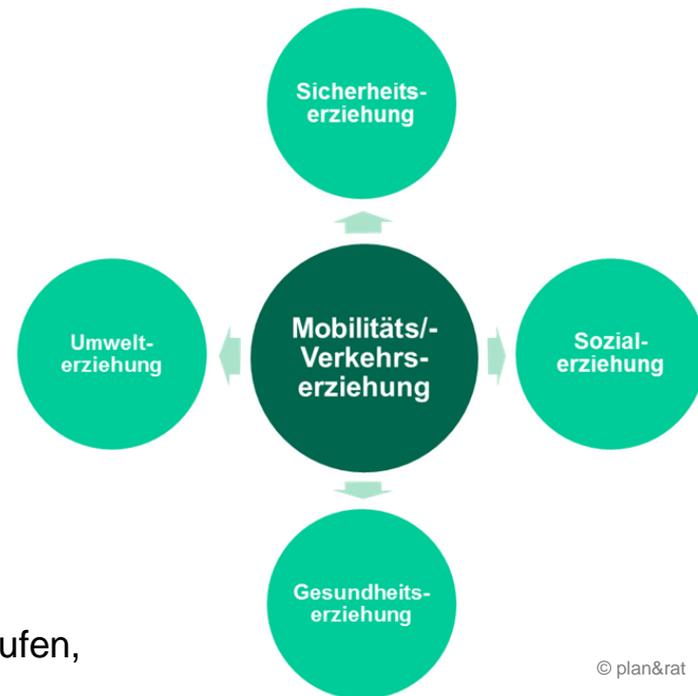
# MOBILITÄTS- /VERKEHRSERZIEHUNG IN DER SCHULE

### Ziele der Mobilitätserziehung

- Selbstständige Mobilität
- Sicheres Verhalten im Verkehr
- Soziales Verhalten im Verkehr
- Umweltbewusste Verkehrsmittelwahl
- Mitgestaltung der Verkehrsumwelt
- Mobilitätskompetenz

Grundlage: KMK-Rahmenrichtlinie (1972/ 2012)

- Integration von Verkehrs- und Mobilitätsthemen in allen Schulstufen, Schularten, in Fachunterricht und in Form von Projekten



© plan&rat

## Handlungsfelder

# SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein umfassender Ansatz und verbindet die Sicherung des Schulweges durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen mit der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.

Davon profitieren nicht nur Kinder und Jugendliche, sondern auch Eltern, Lehrkräfte und die Kommune.

### Zielfelder

**Erhöhung  
Verkehrs-  
sicherheit**

**Förderung  
Bewegung &  
Gesundheit**

**Stärkung  
Sozial-  
verhalten**

**Vermittlung  
Umwelt-  
bewusstsein**

### Handlungsfelder

#### Infrastruktur und Verkehrsregelungen

- Zuwege ausreichend breit & freihalten
- Querungsangebote
- Verkehrsberuhigtes Umfeld ausweisen
- Schulwege als Spielwege gestalten
- Temporär für Kfz-Verkehr sperren
- Haltestellen sichern

#### Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Mobilitätserziehung im Unterricht
- Schulung von ÖPNV Nutzung
- Aktions-/Projektwochen
- (Fahrrad-)Ausflüge mit spielerischem Training (Polizei, Verkehrswacht)
- Fahrradwerkstatt
- Fortbildung Lehrkräfte
- Elternworkshops (Vorbildfunktion)

#### Organisation und Information

- Schulwegepläne (Fuß und Fahrrad) erstellen
- Geh-/Radgemeinschaften (Walking-Bus) einrichten
- Schülerlotsen/ Busbegleiter ausbilden
- „Kummerkasten“ einrichten
- Info-Flyer erstellen
- Kinderstadtplan mit allen relevanten Infos

© plan&rat



**QUELLEN / LITERATUR**

## Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende

### VERWENDETE QUELLEN

- Beckmann, Klaus-J./ Krause, Juliane/ Erke, Heiner et al. (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. FE. 77.465 / 2002). Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.). Bergisch Gladbach (Download unter [www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DB0023.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DB0023.pdf)).
- Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i.d.f. vom 10.05.2012) (Download unter <https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte-und-themen/verkehrserziehung.html>)
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. – Unfallforschung der Versicherer (GDV) (2010): Planerheft Schulwegsicherung. Bonn (Download unter [www.udv.de](http://www.udv.de))
- Limbourg, Maria; Flade, Antje; Schönharting Jürgen (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske+Budrich. Opladen
- Limbourg, Maria (2008): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Reihe Prävention in NRW, Heft 12, Düsseldorf.
- MiD 2008: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Mobilität in Deutschland 2008, Informationen und Ergebnisse abrufbar unter <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/mid2008-publikationen.html>
- MiD 2017: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Mobilität in Tabellen 2017, abrufbar unter <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/>
- Planungsbüro Stadt-Kinder, Spielleitplanung – Ein neues Planungsinstrument zur Umsetzung kinder- und familienfreundlicher Städte und Gemeinden. Dortmund (Download unter [https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/fileadmin/kfkfiles/Toolbox/Spielleitplanung\\_Broschuere.pdf](https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/fileadmin/kfkfiles/Toolbox/Spielleitplanung_Broschuere.pdf))
- Stadt Bochum 2023: Radverkehrskonzept 2023, Downloads und Informationen unter <https://www.bochum.de/Tiefbauamt/Radverkehrskonzept>
- Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020, 2021 (Download unter [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405207004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405207004.pdf?__blob=publicationFile))
- UN-Kinderrechtskonvention vom 20. November 1989, von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet (Zustimmung von Bundestag und Bundesrat durch Gesetz vom 17. Februar 1992 - BGB1. II S.121) am 6. März 1992
- WALK21 (2006): Internationale Charta für das Gehen. (Download unter <https://walk21.com/wp-content/uploads/2021/05/Deutsche-ICW-translation.pdf>)

## Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende

### WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) (Hg.)(2019) (Bearbeitung: Leven, Tanja; Leven, Jens): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern und Jugendlichen in die Verkehrsplanung. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Strategie zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Köln.
- ivm GmbH (Hg.) (2018) (Bearbeitung: Blees, Volker; Vogel, Jens; Wieskotten, Greta). Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Frankfurt.
- Stamer, Christian (2020): Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept als Planungsgrundlage zur Fußverkehrsförderung. In: Straßenverkehrstechnik 2/ 2020, Seite 105-111. Köln.
- Stete, Gisela, Schober Anna (2016): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen – Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende. In: Straßenverkehrstechnik 8/ 2016, Seite 509 -516. Köln.
- Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (2004): Kinder – Die Verlierer im Verkehr. Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 2/2004. Wien

## Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende

### IMPRESSUM

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Mitarbeit an der aktualisierten Fassung:

- Dr.-Ing. Annette Albers, Reutlingen
- M.Sc. Ann-Katrin Bersch, Darmstadt
- M.Sc. Kathrin Gast, Essen
- Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig
- Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt
- Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Bochum
- M.Sc. Viviane Weinmann, Eschborn