

Unfallforschung kompakt Nr. 87

Verkehrserziehung im Elementarbereich



Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Telefon 030 / 20 20 – 58 21, Fax 030 / 20 20 – 66 33
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktion

Katharina Buchholz, M.A.

Realisation:

pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildnachweis

Titelbild: artefacti – Adobe Stock;
die Nutzungsrechte der in dieser
Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei
der Unfallforschung der Versicherer.

Erschienen: 04/2019

Inhalt

- 04** Einführung
- 04** Erkenntnisse aus der Unfallforschung
- 04** Verkehrserziehung in den Bildungsplänen
- 06** Verkehrserziehung in der Praxis
- 07** Anforderungen an eine Verkehrserziehung im Elementarbereich
- 14** Fazit
- 14** Literatur
- 15** Weiterführende Informationen

Einführung

Der Elementarbereich bildet die erste Stufe im deutschen Bildungssystem. Er ist die Basis. In Einrichtungen freier oder öffentlicher Trägerschaft findet die Bildung, Betreuung und Erziehung von Kindern im Alter von 0 bis 6 Jahren (Elementarbereich) statt. Das sind Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderläden, Kinderkrippen, Vorschulen und vergleichbare Einrichtungen.

Verkehrserzieherische Bildung sollte schon im Elementarbereich beginnen, denn Kindergartenkinder sind bereits Teil der Verkehrswelt (auf ihren Wegen zum Kindergarten, zum Spielplatz, Freizeiteinrichtungen etc.). Hier kommt es immer wieder zu Unfällen. Vom Verkehr ausgehende Gefahren nehmen Kinder häufig nicht angemessen wahr und sind folglich in besonderem Maße gefährdet. Die Ursachen für die Unfälle im Straßenverkehr sind verschieden, lassen sich aber schwerpunktmäßig eingrenzen - eine Chance für die Verkehrserziehung.

Die Unfallforschung der Versicherer hat in der Studie „Vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung – Anforderungen für den Elementarbereich“ [1] gemeinsam mit der „Arbeitsgruppe frühkindliche Bildungsforschung“ (Prof. Dr. Ursula Carle, Dr. Heinz Metzen) den aktuellen Stand der Verkehrserziehung im Elementarbereich untersucht. Dazu wurden die Bildungspläne der 16 Bundesländer für den Elementarbereich ausgewertet. Anschließend fanden in Bremen und Landau Beobachtungen von Kindern und Eltern im Kindergarten statt. Die Leitungskräfte, Erzieher und Eltern wurden befragt. Zusätzlich fanden Interviews mit Polizisten und Ehrenamtlichen der Landesverkehrswacht statt.

Im Ergebnis zeigte sich, dass es bisher weder eine **konzeptionelle Grundlage** noch eine **systematische Verkehrserziehung** gibt. Daher wurden die Anforderungen in Form von Kriterien an eine Verkehrserziehung im Elementarbereich formuliert und in einem Kriterienkatalog [1] zusammengestellt.

Erzieher müssen für das Thema Verkehrserziehung aus- und fortgebildet werden. Sie sind das wichtigste Medium für die Vermittlung des notwendigen Wissens und Könnens. Speziell erstellte Materialien zur Verkehrserziehung (z.B. Autoteppich, Fahrzeuge, Bücher, CD's etc.) sind wertvolle Hilfsmittel, können sie aber nicht ersetzen.

Erkenntnisse aus der Unfallforschung

In den letzten vier Jahrzehnten hat sich die Anzahl verunglückter Kinder im Straßenverkehr etwa halbiert. Es verunglückten 1978 noch rund 72.000 Kindern im Alter zwischen null bis unter 15 Jahren. 2017 verunglückten in der gleichen Altersgruppe noch rund 30.000 Kinder [2].

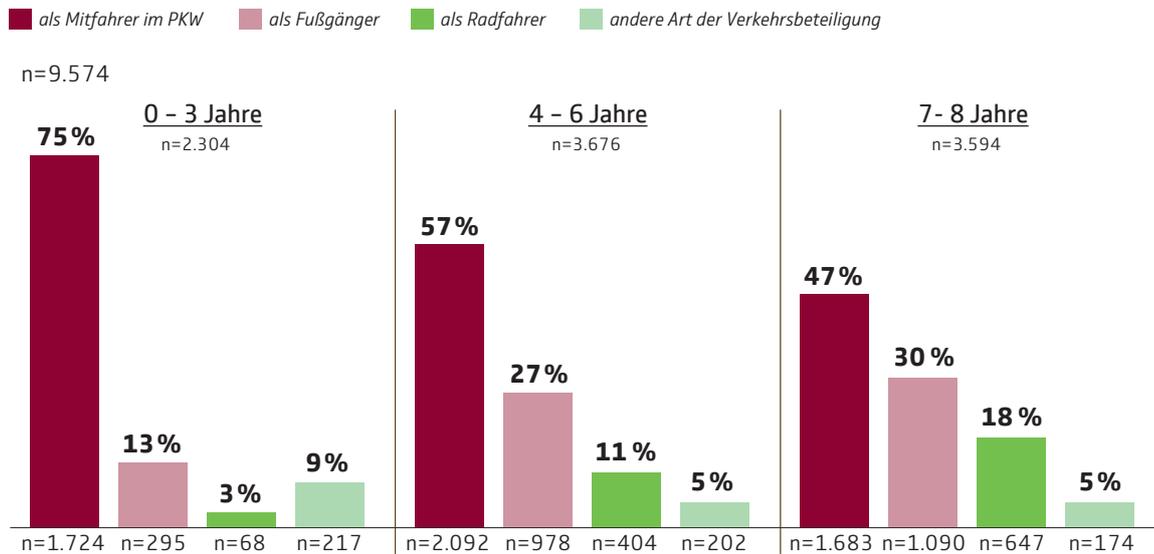
Betrachtet man den Altersbereich jüngerer Kinder von null bis acht Jahren (Krippe/Kindergarten und Grundschule bis etwa zur zweiten Klasse), verunglückten, trotz des positiven Trends, im Jahr 2017 noch immer 9.574 Kinder (Abbildung 1). Die Abbildung verdeutlicht außerdem, dass Kleinkinder zu Beginn ihrer Verkehrssozialisation (im Alter von bis zu drei Jahren) am häufigsten als Mitfahrer im Pkw verunglücken (75%) und am seltensten mit dem Fahrrad (3%). Mit zunehmendem Alter (4 bis 6 Jahre) erschließen sich die Kinder neue Wege (Kindergarten, Spielplatz) und neue Verkehrsmittel (Laufrad, Fahrrad). Das zeigt sich auch bei den Unfällen. Mehr als jedes zweite Kind verunglückt in dieser Altersgruppe noch immer als Mitfahrer im Pkw (57%). Aber der Anteil der verunglückten Kinder zu Fuß verdoppelt sich in etwa auf 27 Prozent. Mit zunehmendem Alter nehmen Kinder immer selbständiger am Straßenverkehr teil. Die Verunglücktenzahlen bilden dies ab. Kinder im Alter von sieben bis acht Jahren verunglücken zwar noch immer am häufigsten im Auto (47%). Aber der Anteil der verunglückten Kinder zu Fuß oder auf dem Fahrrad steigt weiter an.

Verkehrserziehung in den Bildungsplänen

In einem Bildungsplan wird der vom Gesetzgeber vorgegebene Bildungs- und Erziehungsauftrag von Kindertageseinrichtungen konkretisiert. Im Jahr 2004 wurden auch für den Elementarbereich Bildungspläne gesetzlich eingeführt. Dies war bis dahin nur für den Primarbereich und Sekundarbereich I und II (Grundschule sowie weiterführende Schule) vorgesehen. Ziel war es, allen Kindern von Beginn an eine gute Bildungsgrundlage zu schaffen. Dazu wurden Bildungsbereiche definiert, wie beispielsweise:

Verunglückte Kinder im Straßenverkehr 2017

Abbildung 1 · Kinder im Alter von 0 bis 8 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung



Quelle: Destatis 2018; eigene Darstellung © UDV 2019

- Sprache,
- Mathematik und Naturwissenschaften,
- Musik,
- Bildnerisches Gestalten,
- Bewegung.

Allerdings differieren zum einen die Formulierungen und zum anderen die inhaltlichen Ausführungen von Bundesland zu Bundesland. Darüber hinaus führen einige Bundesländer ergänzende Bildungsbereiche auf, wie beispielsweise:

- Verantwortung, Werteorientierung und Religiosität,
- Ethik,
- Informations- und Kommunikationstechnik, Medien,
- Naturerfahrung, Ökologie,
- Demokratie und Politik,
- soziale und emotionale Beziehung.

Bedingt durch die föderalen Strukturen in Deutschland, verfügt jedes der 16 Bundesländer über einen eigenen Bildungsplan für den Elementarbereich. Die Verkehrserziehung bildet bisher in keinem einzigen Bundesland einen **eigenständigen Bildungsbereich** (wie beispielsweise Sprache, Musik oder Bewegung). Lediglich

in Bayern gibt es einen themenbezogenen Bildungsbereich „Sicherheit in der Einrichtung – sicheres Verhalten im Straßenverkehr – Unfallprävention“. Darin aufgeführt werden die vier Abschnitte:

1. Sicherheit und Autonomie des Kindes in der Einrichtung,
2. Verkehrserziehung,
3. Unfallprävention und
4. Verhalten bei Verletzungen, Unfällen und Brandfall.

In dem Abschnitt „Verkehrserziehung“ heißt es beispielhaft: „Verkehrserziehung [...] ist Teil der Sicherheitserziehung und steht in engem Zusammenhang zur Umwelt- und Sozialerziehung. Situationen im Verkehr lassen sich bereits mit Kindern unter drei Jahren im Spiel einüben und gezielt begleiten (z. B. durch Regeln im Umgang mit Bobbycars und Laufrädern). Herausragende Bedeutung erlangt die Verkehrserziehung in der Arbeit mit Vorschulkindern, sie erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht. Die frühzeitige und regelmäßige Stärkung und Entwicklung grundlegender Kompetenzen (Wahrnehmung, Motorik, Sensorik) sind wichtige Voraussetzungen für die sichere und unfallfreie Bewältigung des Straßenverkehrs.“ [3]

Im Bildungsplan von Mecklenburg-Vorpommern findet sich kein gesonderter Abschnitt zum Thema Verkehrserziehung. Bezüge werden jedoch hergestellt. Unter „Raum und Zeit der Lebenswelt“, ist der Schwerpunkt „Orientierung im Nahraum und Straßenverkehr“ aufgeführt. Unter Wissen und Können wird ausgeführt: „sich im Straßenverkehr regelgerecht verhalten“ [4]. In der dem Bildungsplan enthaltenen „Ziele-Tabelle“ wird zu diesem Schwerpunkt verkehrs- und mobilitätspädagogisch weiter ausgeführt:

- Entwicklung eines Orientierungssinns im Nahraum und eines Verständnisses für Straßenverkehrsregeln
- Orte und Wege wiedererkennen,
- Grundregeln zum Überqueren der Straße nennen und danach handeln,
- einige relevante Verkehrszeichen (Ampel, Fußgängerüberweg, ...) erkennen und darauf geeignet reagieren, eine Adresse nennen, Namen von Straßen und Plätzen in seiner Umgebung benennen,
- Regeln für das Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel nennen, den Weg zur Kindertageseinrichtung bzw. zur Schule beschreiben“ (ebd., S. 20).

Es werden auch solche Beispiele für die Thematisierung von Verkehr dargestellt, die an andere Bildungsbereiche anknüpfen: „Themengebundene Klang- und Geräuschimprovisationen zu Geschichten...Musizieren zu einer...Verkehrsgeschichte (auf dem Weg zum Kindergarten, zum Spielplatz,...)“ (ebd., S. 17).

In den Bildungsplänen der übrigen 14 Bundesländer sind Bezüge zur Verkehrserziehung nur vereinzelt, wenn überhaupt, zu finden. Dabei wären diese von beinahe allen Bildungsbereichen möglich. Folglich muss die **Verkehrserziehung im Kindergarten als vernachlässigter Bildungsbereich** eingeordnet werden.

Verkehrserziehung in der Praxis

Neben der Sichtung und Auswertung der 16 Bildungspläne, wurde der Stand der Verkehrserziehung in der Praxis untersucht. Dazu wurden zuerst Gespräche mit Elementarpädagogen geführt, aus denen ein Interviewleitfaden resultierte. Dieser Interviewleitfaden wurde zur Beobachtung und Befragung von Eltern, Erziehern, Kindern, Kindergarten-Leitungen, kindergarten-aktiven Experten der Polizei/Verkehrs-Polizisten und der Verkehrswacht eingesetzt.

Die Erkenntnisse sind ernüchternd. Eine systematische Verkehrserziehung findet nicht statt. Zwar wird durchaus Bewegungsförderung und weitere, die Entwicklung der Kinder unterstützende, Arbeit betrieben. Der Transfer bzw. die Relevanz für den Straßenverkehr ist den Pädagogen jedoch oft nicht bewusst. Angebote oder Materialien zur Verkehrserziehung sind entweder nicht vorhanden oder werden nicht genutzt. Es gibt jedoch bereits eine Reihe von Angeboten, Anlässen und Materialien, die bereits vorhanden sind und dafür eingesetzt werden könnten. Beispiele hierfür sind:

- Spielteppiche, Autos und Verkehrsschilder,
- Bilderbücher (z.B. zu Verkehrszeichen),
- Musik-CDs oder Hörspielkassetten,
- Freies Spiel/Phantasiespiele: Feuerwehr-/Polizei-/Unfall-Spiele, in andere Länder fliegen, Sachen packen, anschnallen etc.,
- Spaziergänge (Ausweichen von Hindernissen, wie z.B. Baustellen, anderen Passanten etc.),
- Ausflüge (Straßenverkehrsregeln, Regeln im ÖPNV, Formen der Verkehrsteilnahme),
- Fuhrpark oder Besuch einer Jugendverkehrsschule (zielgerichtetes Anhalten, Stau bilden lassen, gegenseitige Rücksichtnahme, abbiegen etc.).

Darüber hinausgehende Angebote, Anlässe und Materialien könnten sein:

- Hör-Training (Fahrradklingel, Martinshorn, Hupe, Geräusche differenzieren und lokalisieren lernen),
- Seh-Training sowohl im Kindergarten (mittels Büchern, Abbildungen, Filmen o.ä.) als auch im Realver-

kehr (Zebrastreifen, Ampeln, Mittelinseln, Verkehrsschilder, Bordsteinkante, Ein- und Ausfahrten),

- Grob-Motorik-Training (Gleichgewichtsübungen, Stopp-/Reaktions-Übungen – gegebenenfalls auf akustisches oder visuelles Signal),
- Fein-Motorik-Training (Fahrradhelm/Sicherheitsgurt öffnen und schließen - Transfer zu Bedeutung der passiven Sicherheit gegeben),
- Regelwissen (Kennen von Verkehrszeichen und Verhaltensregeln),
- Rücksichtnahme (allgemein im Verkehr, zu Fuß, mit dem Laufrad/Roller, auf Inline-Skates, mit dem Fahrrad etc.),
- Ausflüge (um den neuen Schulweg kennen zu lernen, Verhalten in öffentlichen Verkehrsmitteln, Wege zu Freunden, Sozialraumorientierung/Orientierung im Straßenverkehr, Konzentration auf den Straßenverkehr/mögliche Gefahren, Kennen der eigenen Adresse),
- Externe: Einladung eines Verkehrspolizisten (Puppentheater der Polizei),
- Elternabend zum Thema „Verkehrserziehung im Kindergarten“, „Kinder sichern im Auto“ oder „Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit“,
- Weitere Ideen: siehe UDV-Broschüre „Verkehrserziehung leicht gemacht“[4].

Anforderungen an eine Verkehrserziehung im Elementarbereich

Aus den durchgeführten Beobachtungen und Befragungen in Kindergärten geht hervor, dass es durchaus genügend Anlässe und auch Materialien für eine systematische Verkehrserziehung gibt. Die Pädagogen sind für den Umgang damit (im Sinne der Verkehrserziehung) jedoch häufig nicht sensibilisiert bzw. ausgebildet worden. Potential wird verschenkt. An erster Stelle brauchen Kinder in dieser Altersgruppe den Menschen (Medium), um den Umgang mit und das Verständnis vom Straßenverkehr zu schulen, an zweiter Stelle die Gegenstände (Medien/Materialien).

Die Bildungspläne der Bundesländer bieten überwiegend keine Orientierung für die Praxis (Kapitel 3).

Daher wurden Anforderungen bzw. Kriterien für den

Umgang mit oder die Auswahl von Medien/Materialien zur systematischen Verkehrserziehung im Elementarbereich entwickelt. Das sind:

- Materialien, die in Kindergärten in der Regel bereits vorhanden sind und auch für andere Zwecke eingesetzt werden (z.B. Bücher, Kassetten/CDs, Mal- und Bastelmaterialien etc.),
- dezidiert verkehrspädagogische Materialien (Spielteppich, Fuhrpark, Pylonen etc.),
- das pädagogische Personal als Medium oder
- die Einbeziehung des Verkehrsraums/der Verkehrsumgebung.

Dazu wird der Bildungsbereich „Verkehrserziehung“ aus **drei verschiedenen Perspektiven** betrachtet [1]:

- verkehrswissenschaftlich (fachliche Kriterien),
- pädagogisch (pädagogische Kriterien) und
- medienpädagogisch (mediale Kriterien).

Die insgesamt 21 Kriterien (fünf fachliche, sieben pädagogische, neun mediale) richten sich an zwei Zielgruppen:

- Zum einen an die **Nutzer** im freien Spiel und in pädagogischen Situationen (Kinder, Eltern, Pädagogen),
- zum anderen an die **Entwickler, Hersteller und Vertrieber** verkehrspädagogischer Medien.

Fachliche Kriterien

Angebote und Materialien zur Verkehrserziehung sollten nicht abstrakt, sondern direkt an den konkreten Wegen und Erfahrungen der Kinder ansetzen. Damit werden die Anforderungen des Straßenverkehrs für die Kinder verständlich und greifbar. Dies gilt sowohl bei individuellen als auch bei Spielangeboten und Wegevorhaben in Gruppen (Schulweg, Spielplatz, Musikschule, Sportraum, externe Veranstaltungen).

Die fünf fachlichen Kriterien

Tabelle 1

	Fachliche Kriterien	Begründung	Beispiele
1.	Das Medium trägt dazu bei, dass Kinder komplexe und widersprüchliche Verkehrssituationen besser durchschauen.	Um die tatsächliche Gefahr/das Risiko besser einschätzen zu können und den eigenen Weg zu sichern. Dies ist ohne ein Verständnis der Verkehrssituationen unmöglich. Das (Lern-)Medium (Personen, Filme, Kasperletheater etc.) wirkt dabei unterstützend.	Die reine Regelbefolgung an der Ampel „bei Rot stehen, bei Grün gehen“ ist nicht ausreichend um die Gefährlichkeit der Situation ausreichend gut zu erfassen. Die Frage nach dem Sinn dieser Regel sollte geschult werden. Beispielsweise durch Nacharbeitung, Nachbesprechung oder Nachstellung von Situationen im Morgenkreis, auf dem Spielteppich, beim Malen etc.
2.	Das Medium vermittelt Verkehrsregeln als zu Konventionen gewordene Verabredungen in einer Form, die vertieftes Verstehen ermöglicht.	Damit der Sinn der Regel verstanden und die (Gesamt-)Situation verstanden wird.	Es ist wichtig zu vermitteln, dass es nicht nur „richtig“ und „falsch“ gibt, Fehler anderer zu akzeptieren sind und damit zu rechnen ist, dass man selbst und andere Fehler machen. Ein stereotypes Denken „wenn sich alle an die Regeln halten“ hilft nicht. Regeln, wie z.B. richtige Verhaltensweisen an Ampeln sind gute Merkhilfen, aber eine grüne Ampel als Fußgänger nützt nichts, wenn ein Autofahrer noch bei Rot die Kreuzung quert. Kindern sollte vermittelt werden, dass sie sich trotzdem selbst vergewissern müssen, dass die Straße frei ist.



	Fachliche Kriterien	Begründung	Beispiele
3.	Das Medium unterstützt den Erwerb zentraler Techniken für die Bewältigung von Wegerschließungsvorhaben.	Um Kindern Konzepte, Routinen und Sicherheit zu geben.	<p>Beispiele für solche zentralen Techniken sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Befolgung der Verhaltensregel (Rot: stehen, Grün: gehen) an Ampeln unterstützt die sichere Straßenüberquerung, • das Anhalten vor Ein- und Ausfahrten unterstützt die sichere Querung, • der Blick nach Radfahrern vor der Überquerung eines Radweges schützt vor einer Kollision, • der Besuch in einer Busschule lehrt Verhaltensweisen, um sicher mitzufahren und Rücksichtnahme zu erlernen (z.B. beim Ein- und Aussteigen), • die Regel „nicht hinter einem Bus/Straßenbahn die Straße zu überqueren“, schützt vor einer Kollision/einem Unfall, • das Vergegenwärtigen der Strecke vor dem Losgehen, unterstützt beim Auffinden sicherer Wege. Wegvorhaben können vorab mit den Kindern besprochen und visualisiert werden (mit Kreide den Weg zeichnen, mittels einer Karte besprechen - Schulwegplanung).
4.	Das Medium ist fachlich korrekt.	Kinder lernen am Modell durch Nachahmung. Falsch dargestellte Sachverhalte werden von Kindern in der Regel unreflektiert übernommen.	<p>In Büchern werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsschilder, Autos, Personen (Polizei/Uniform, Feuerwehr) etc. korrekt bezeichnet und dargestellt. Änderungen werden zeitnah eingearbeitet, z.B. Wechsel der Polizeifarbe von grün zu blau. • Bei der Darstellung von Straßen werden die Verhältnisse von Straße zu Rad- und/oder Gehweg entsprechend den realen Verhältnissen abgebildet. • In Begleitung Erwachsener gehen Kinder auf der zur Straße abgewandten Seite. • Fahrradfahrer tragen Helme (um Stürze und schwere Unfälle/Kopfverletzungen abzuschwächen) in Bildern, Büchern, Jugendverkehrsschulen, in Kindergärten selbst etc. • Die Räder des Rades leuchten im Dunkeln (Licht, Speichenreflektoren), Fahrradfahrer tragen reflektierende Kleidung.
5.	Es ist anspruchsvoll, indem es einzelne Sachverhalte nicht unzulässig verkürzt.	Das Anspruchsvolle regt das Kind an, sich weiter zu entwickeln (Zone der nächsten Entwicklung). Kinder haben so die Möglichkeit dies anzunehmen oder daran anzuknüpfen und den nächsten Entwicklungsschritt zu vollziehen. Wenn es zu sehr vereinfacht wird, werden weiter entwickelte Kinder nicht angesprochen.	<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Puppenbühnen der Polizei wird das Thema „Überqueren der Fahrbahn“ aufgeführt. Dies regt die Kinder an, sich aktiv und emotional zu beteiligen. Darüber hinaus wird das Thema von den Erzieherinnen nachbearbeitet sowie im Realverkehr geübt. • Es wird eine Fahrradwerkstatt besucht. Kinder lernen etwas über den Aufbau des Fahrrades. Mit der Zeit übernehmen sie die einzelnen Aufgaben der Instandhaltung selbst bzw. sind daran beteiligt (Bremsen, Luftdruck, Klingel überprüfen).

Pädagogische Kriterien

Pädagogische Kriterien bilden die Brücke zwischen den Anforderungen des Verkehrs und den Voraussetzungen der Kinder. Kinder benötigen den Menschen als Medium dieser Hilfsleistungen – je jünger sie sind, desto stärker. Das Medium Mensch hilft dabei die Brücke zwischen dem augenblicklichen Entwicklungsstand des Kindes und den nächsten Entwicklungsschritten zu schlagen.

Die sieben pädagogischen Kriterien

Tabelle 2

Pädagogischen Kriterien		Begründung	Beispiele
1.	Kinder erschließen sich Räume und Wege. Diese Aktivitäten werden genutzt, um das Explorations- und das Sicherungsverhalten der Kinder ausbalanciert zu unterstützen.	Damit sie erleben, dass das Explorations- und Sicherungsverhalten nie aufhört sich zu entwickeln (kognitive und motorische Entwicklung ausnutzen zur Sicherung).	Der Einstieg sollte im realen Umfeld auf konkreten Wegen sein: Weg zum Bäcker, zum Spielplatz, zur Musikschule, zum Sportraum. Es sind alltägliche und sich wiederholende Wege der Kinder. Dabei ist die Sicht des einzelnen Kindes zu berücksichtigen und zu unterstützen. Die Nacharbeit/Verallgemeinerung ist abstrakt möglich (Spieleteppich, Nachbesprechung).
2.	Diese mobilitäts- und verkehrspädagogische Unterstützung erfolgt kompetenz- nicht defizitorientiert.	Um situative Lernmöglichkeiten zu nutzen und die Weiterentwicklung zu unterstützen, ohne zu über- oder unterfordern.	Kinder kommen vermehrt mit dem Laufrad, Roller oder Fahrrad in den Kindergarten: <ul style="list-style-type: none"> • passive Schutzsysteme, wie der Helm, können thematisiert werden (Schutzfunktion, Passform/Sitz, sicheres Öffnen und Schließen), • Gleichgewichts- und Geschicklichkeitsübungen können vermehrt angeboten werden, • Thematisierung von Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
3.	Sie orientiert sich an der Zone der nächsten Entwicklung der im Rahmen der Mobilitätsentwicklung des Kindes erforderlichen Kompetenzen.	Um das gegebene Entwicklungspotenzial des Kindes zu nutzen und zu wissen, welches die nächsten Entwicklungsschritte sind. Bereits vorhandene Fähigkeiten und Fertigkeiten können so gefestigt und erweitert werden.	Aufgabe auf akustische/visuelle Signale zeitnah reagieren beinhaltet unterschiedlich schwierige Varianten (stehen bleiben, auf einem Bein stehen, in die Hocke gehen, hoch hüpfen, in einen Reifen springen etc.).



	Pädagogischen Kriterien	Begründung	Beispiele
4.	Die autonomiefordernde eigene Lösungsfindung und das Verstehen hat Vorrang vor dem bloßen Festlegen oder Vermitteln von Regeln und Grenzen.	Regeln und Grenzen kommen von außen. Verständnis kommt von innen. Eine eigene Lösungsfindung und das damit einhergehende Verständnis von Regeln und Grenzen versprechen einen größeren Lernerfolg.	Wie verhält man sich an einer roten Ampel? Die Regeln werden nicht einfach vorgegeben, sondern die Kinder entwickeln im geschützten Raum, z.B. beim Morgenkreis, selbst eigene Verhaltens-Varianten (z.B. Langeweile beim Warten an der roten Ampel, die Ampel springt während des Überquerens von grün auf rot – was mache ich dann etc.). Durch Nachfragen wird die Selbstreflexion der Kinder angeregt (z.B. bei Langeweile: Schubse ich andere Kinder? Beim Umspringen der Ampel während des Überquerens: Wie verhält man sich: Stehen bleiben? Weiter laufen? Zurück gehen?). Dadurch können sie selbst Risiken erkennen und sich eine sicherere Variante selbst erarbeiten bzw. ein Verständnis für das richtige Verhalten an Ampeln entwickeln.
5.	Menschen lernen unterschiedlich, in für sie relevanten Situationen, ein Leben lang. Mobilitäts- und Verkehrsbildungsangebote sind situations- und subjektorientierte Unterstützung des Kindes beim Erwerb ausreichender Mobilitäts- und Verkehrskompetenzen in seinem Bildungsverlauf.	Lernaufgaben werden besser bewältigt, wenn sie an aktuelle Situationen, Aufgaben und Personen anknüpfen und solche besonderen Lernchancen (Lernfenster) nutzen.	<ul style="list-style-type: none"> • Sicht und Sichtbarkeit im Verkehr in den relevanten Jahreszeiten (Herbst, Winter) thematisieren. • Wenn die Mehrzahl der Kinder beginnt mit dem Laufen in den Kindergarten zu kommen, kann dies vertieft geübt werden (Anhalten, Kurven fahren, Rücksicht nehmen), z.B. bei einem Besuch in der Jugendverkehrsschule oder im Kindergarten zugehörigen Gelände (falls vorhanden).
6.	Die pädagogischen Fachkräfte nehmen für die Planung ihrer mobilitäts- und verkehrsbezogenen Angebote die Perspektive des Kindes ein, um deren Entwicklungsaufgaben angemessen zu verstehen.	Die Perspektive des Kindes ist der Schlüssel zum situativen Lernen. Körperhaltung und Sprache ermöglichen den Zugang, um Alternativen anbieten zu können und die Perspektive des Kindes nachvollziehen zu können.	<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Straßenüberquerung wird die Größe und Sichthöhe des Kindes eingenommen. Dieser Perspektivwechsel kann dazu beitragen, die möglichen Probleme der Kinder schneller zu erfassen (Sicht versperrende Büsche etc.). • Die Erzieher betrachten die Wege (zum Spielplatz, zur Sporthalle etc.) als Spielwege. Sie identifizieren sichere und unsichere Abschnitte und leiten die Kinder entsprechend (wenn sie um die Wette rennen, Insekten erkunden, balancieren etc.).
7.	Sie überprüfen die Anschlussfähigkeit der Medien, die sie einsetzen, an die subjektiven Entwicklungsaufgaben der Kinder (Maßnahmen, pädagogisches Handeln, Materialien).	Um das Kind in seiner Verkehrsentwicklung zu unterstützen: die aktuelle Entwicklungsaufgabe wird reflektiert, die Anschlussfähigkeit geprüft sowie Verständnis statt falsches Vertrauen vermittelt.	<p>Kinder lernen Geräusche zu differenzieren, z.B. „Unterscheidung von Verkehrsgeräuschen“ (Fahrradklingel, Martinshorn, Sirene):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geräusche werden gemeinsam mit den Kindern besprochen und geübt. Im Anschluss können die Kinder passende Bilder von den Fahrzeugen ausmalen oder selber gestalten. • Im Straßenverkehr kann auf diese verstärkt geachtet und aufmerksam gemacht werden.

Mediale Kriterien

Die Pädagogik, Didaktik bzw. Lerninhalte können durch medialen Einsatz unterstützt werden. Die verschiedenen Medien haben eine unterstützende Funktion und stehen nicht im Vordergrund des pädagogischen Handelns.

Die neun medialen Kriterien

Tabelle 3

	Mediale Kriterien	Begründung	Beispiele
1.	Durch das Medium wird der verkehrspädagogische Inhalt für die Kinder transparenter und zugänglicher.	Damit ... <ul style="list-style-type: none"> • das Interesse und die Aufmerksamkeit der Kinder geweckt wird und • die Kinder nicht nur die Regel, sondern auch den Hintergrund verstehen. 	Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit: <ul style="list-style-type: none"> • Raum verdunkeln, ein Teil der Kinder trägt reflektierende Kleidung ein anderer Teil nicht – wie viele Kinder sind unter Verwendung einer Taschenlampe sichtbar? Verkehrspuppenbühnen der Polizei: <ul style="list-style-type: none"> • Spielerischer und emotionaler Zugang zum Verkehr.
2.	Das Medium ist offen gestaltet und fordert die Kinder dazu auf, ihre eigenen Ideen und Lösungen für eine verkehrsbezogene Aufgabe zu entwickeln und in der Kindergruppe zu diskutieren.	Damit das eigene Nachdenken sowie die Auseinandersetzung mit dem Medium erfolgt.	Medium Straßenverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Baustelle befindet sich auf dem Gehweg: Wie passiert man diese sicher? Worauf ist zu achten? • Aussteigen aus dem Bus und dabei Überquerung des Fahrradweges: Worauf ist zu achten? Wie verhalte ich mich?
3.	Das Medium ist für die pädagogische Fachkraft bei der Planung der verkehrspädagogischen Angebote hilfreich.	Damit die pädagogische Fachkraft Verkehrserziehung anbieten und für die Kinder verständlich umsetzen kann. Das Medium ist didaktisch sowie fachlich verständlich aufbereitet. Es berücksichtigt unterschiedliche Lerntypen, Zugangsweisen, Interessen, mediale Präferenzen sowohl der pädagogischen Fachkraft als auch der Kinder (hören, sehen, Kreativität etc.), um eine hohe Verständlichkeit und Anwendung zu ermöglichen.	Das Medium enthält z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Informationen zur Durchführung, möglichen Schwierigkeiten und Abhilfe, • Weiterführende Aufgaben, • Bastelvorlagen, • Spieltipps, • Musik/CD zur Unterstützung.



Mediale Kriterien		Begründung	Beispiele
4.	Die Informationsauswahl soll für die Kinder der jeweiligen Altersgruppe üblich und bedeutsam sein, d.h. die anstehenden verkehrs- bzw. mobilitätsbezogenen Fragen der Kinder aufgreifen.	Damit es die Kinder interessiert und sie daran anknüpfen können. Es muss sie motivieren und unterstützen.	Wenn Kinder Interesse am Rad fahren zeigen, kann der Aufbau des Fahrrads, die Wirkung von Bremsen und Lichtern besprochen und motorische Übungen angeboten werden (bremsen, Kurven fahren, auf- und absteigen/von der rechten und linken Seite etc.)
5.	Die vermittelnden Informationen müssen aus verkehrswissenschaftlicher Sicht korrekt dargestellt sein.	Um kindliche Kompetenzen zu erweitern und nicht zu verringern.	<ul style="list-style-type: none"> • Bücher/Abbildungen: Darstellungen von Fahrzeugen sollten korrekt, detailreich und nicht plakativ sein • Lieder zur Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit – Verhalten/ Kleidung, Links-rechts-Unterscheidung, Zebrastreifen, Ampel, Mitfahrer im Auto, Gehweg und Straße, Mobilitätsmöglichkeiten – laufen, fahren, radeln, fliegen)
6	Das Medium hat wortschatzerweiternde Funktion und trägt zur Begriffsbildung im Kontext von Mobilität und Verkehr bei.	Benennung von Begrifflichkeiten unterstützt die Entwicklung der Sicherheitskompetenz. Differenzierte Begriffe gehen mit differenzierterem Denken einher.	Verwendung der (Fach-)Begriffe, keine Phantasiebegriffe oder Verniedlichungen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Feuerwehr statt „Tatütata“, • Auto statt „TuTut“.
7	Das Medium ermöglicht die Identifikation mit prosozial und korrekt im Verkehr agierenden Protagonisten.	Weil Kinder am Modell durch Nachahmung lernen.	Beispiele für „gute“ Vorbilder: <ul style="list-style-type: none"> • Conny, Feuerwehrmann Sam, Indianerjunge Jakari, Polizeikaspar, Flo das kleine Feuerwehrauto.
8	Das Medium gibt Einblick in die Gefühlswelt des Protagonisten und in Gründe für seine Entscheidungen.	Menschen haben unterschiedliche Emotionen und Motive für ihr (Verkehrs-) Handeln. Perspektivübernahme, Rücksichtnahme und Verständnis sollen entwickelt werden.	Darstellung von Emotionen bzw. Motiven. Zum Beispiel im Buch „Papas Unfall“ [6]: <ul style="list-style-type: none"> • Alltagsnahe Geschichte, • Darstellung der Erfahrungen von Kindern nach schweren Unfällen und plötzlichen Behinderungen eines Elternteils auf einfühlsame Weise, • Unterstützung der Kinder beim Verstehen und Bewältigen unfallbedingter Veränderungen des Familienalltags, • Änderung des Hobbies.
9	Das Medium gibt Anregung zur Reflexion und zum Transfer der Erkenntnisse auf neue Situationen.	Damit das Lernen weiter fortgeführt, vertieft, gefestigt und auf andere Situationen übertragen werden kann.	<ul style="list-style-type: none"> • Phantasiespiele (Busfahren: Ein- und Aussteigen, Hinsetzen, Bremsen etc.) • Gespräche zum Verhalten im ÖPNV/auf der Straße in verschiedenen Situationen

Fazit

Die Verkehrserziehung im Elementarbereich wird von den handelnden Akteuren selbst als sehr bedeutsam angesehen. Allerdings findet das weder in den Bildungsplänen noch in der Praxis seine Entsprechung. Im Zuge der strukturellen und programmatischen Veränderungen im Elementarbereich in den Kindergärten (Kindergartenausbau, Qualitätsmanagement, Einführung von Bildungsplänen etc.) sind andere Themen, wie eben auch die Verkehrserziehung, aus dem Blick geraten.

Für eine systematische Verkehrserziehung im Elementarbereich benötigt es daher:

1. Die **Verankerung des Themas** in allen Bildungsplänen, entweder als eigener Bereich oder als Querschnittsthema.
2. Eine **flächendeckende Aus- und Fortbildung** der pädagogischen Fachkräfte.
3. **Materialien**, die den Pädagogen als Unterstützung- und Umsetzungshilfe dienen (z.B. eine Handreichung für Verkehrserziehung im Elementarbereich).
4. Einen Betreuungsschlüssel, der die Durchführung von Angeboten außerhalb des Kindergartengeländes aus rechtlicher Sicht erlaubt (Aufsichtspflicht) und aus pädagogischer Sicht (Differenzierung nach Entwicklungsstand der Kinder) ermöglicht.

Die Verkehrserziehung sollte im Kindergarten und auch außerhalb, unter Einbeziehung des realen Straßenverkehrs, stattfinden. Externe Partner, wie z.B. die Polizei oder die Verkehrswachten, spielen bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung eine tragende Rolle. Vor diesem Hintergrund ist der Abbau der Ressourcen externer Partner (z.B. der Polizei) kritisch zu sehen.

Literatur

[1] UDV-Forschungsbericht Nr. 57, Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche, Teil 2: Anforderungen für den Elementarbereich (Carle/Metzen/Buchholz/Gehlert 2018)

[2] Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2017.

[3] Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen. Staatsinstitut für Frühpädagogik München (2016): Der Bayerische Bildungs- und Erziehungsplan für Kinder in Tageseinrichtungen bis zur Einschulung. Berlin: Cornelsen. 7. Auflage. Online verfügbar: https://www.ifp.bayern.de/imperia/md/content/stmas/ifp/bildungsplan_7_auflage.pdf, zuletzt geprüft am 22.11.2018.

[4] Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern (2011): Bildungskonzeption für 0- bis 10-jährige Kinder in Mecklenburg-Vorpommern. Online verfügbar: https://www.bildung-mv.de/export/sites/bildungsserver/downloads/Bildungskonzeption_0bis10jaehrige.pdf, zuletzt geprüft am 22.11.2018.

[5] UDV-Broschüre „Verkehrserziehung leicht gemacht“

[6] Atelier artig (Hrsg.) (2015): Papas Unfall. Balance Buch + Medien Verlag.

Weiterführende Informationen

Deutscher Bildungsserver. Bildungspläne der Bundesländer für die frühe Bildung in Kindertageseinrichtungen. Online <https://www.bildungsserver.de/Bildungsplaene-der-Bundeslaender-fuer-die-fruehe-Bildung-in-Kindertageseinrichtungen-2027-de.html>, zuletzt geprüft am 22.11.2018.

Neben der UDV stellen weitere Institutionen Medien zur Unterstützung der Praxis zur Verfügung. Dies sind neben der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und den Landesverkehrswachten (LVW), der ADAC, die Unfallkassen, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Fachverlage (Zeitschrift für Verkehrserziehung) und andere.

A large grid of small dots, arranged in approximately 30 rows and 40 columns, covering most of the page. This grid is intended for taking notes.

A large grid of small dots, intended for taking notes. The grid consists of approximately 25 columns and 40 rows of dots, covering most of the page area.

A large grid of small dots arranged in approximately 30 rows and 40 columns, intended for taking notes.



Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 - 58 21
Fax: 030 / 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

[f facebook.com/unfallforschung](https://www.facebook.com/unfallforschung)
[t Twitter: @unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
[y www.youtube.com/unfallforschung](https://www.youtube.com/unfallforschung)