

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

**Verkehrsunfallprävention der Polizei im
Elementarbereich**

Kinder als Fußgänger



Seminar – Arbeit im Rahmen des Seminarthemas
Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung
Seminarleiter: Horst Wolf, PHK

Vorgelegt von:
Bianca Roclawsky, POM`in / KB`in, P 05/05

Duisburg, März 2007

Verkehrsunfallprävention der Polizei im Elementarbereich Kinder als Fußgänger

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Die Zielgruppe: Kinder als Fußgänger	
- Vorstellung der Zielgruppe	
- Übersicht über Wachstum und Entwicklung	4
Gründe für die Verkehrsunfallprävention im Elementarbereich	
- eine statistische Übersicht -	9
1.2 Schwachpunkte und Risiken der Zielgruppe Kinder als Fußgänger im Elementarbereich	
- Bebauung / Verkehrsraum / Verkehrsaufkommen	14
- Entwicklung	14
- Fehlverhalten von Erwachsenen	15
2. Möglichkeiten der Verkehrserziehung im Elementar bereich	
- Wann mit der Verkehrserziehung beginnen?	16
- Wer ist verantwortlich für die Verkehrserziehung?	17
2.1 Verkehrserziehung durch Eltern / Erziehungsberechtigte	
- Praktische Übung für Kinder ab 2, 3 und 4 Jahren	20
2.2 Verkehrserziehung durch Erzieher/innen / Kindergärtner- innen	
- Was kann Verkehrserziehung im Kindergarten leisten?	21

2.3	Verkehrserziehung durch die Polizei	
-	Angebote und Möglichkeiten	22
	Quellenverzeichnis	25

Vorwort:

„1995 verunglückten in der Bundesrepublik Deutschland 51.444 Kinder im Straßenverkehr. 418 hiervon starben“¹.

Erschreckende Zahlen, die die Notwendigkeit aufzeigen, Kinder im Bereich der Gefahren, des Straßenverkehrs frühest- und bestmöglich vorzubereiten.

Hierzu werden jährlich Maßnahmen durch die Bundesregierung, Polizei, zahlreichen Vereinen und Automobilclubs vorgestellt und aktiv mit Kindern und Eltern in Kontakt getreten.

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und somit am meisten gefährdet.

Weiterhin sind viele Kraftfahrer dem Irrglauben erlegen, es handle sich bei Kindern um „kleine Erwachsene“, die sich normgerecht verhalten und auch als spielende Fußgänger in der Freizeit den Regeln der Straßenverkehrsordnung nachkommen.

Das dem nicht so ist, dass Kinder nun einmal Kinder sind und das es deshalb unsere Aufgabe ist, sie vor Unfällen im Straßenverkehr zu schützen, soll diese Seminararbeit erläutern.

Es wird hierbei auf die bereits vorhandenen Möglichkeiten der Verkehrserziehung durch Erziehungsberechtigte, Erzieher/ innen, Kindergärtner / innen und Polizei eingegangen.

¹ Matthias Wissmann, mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin S.8 .

1. Die Zielgruppe:

Kinder als Fußgänger im Elementarbereich

- **Vorstellung der Zielgruppe -**
- **Übersicht über Wachstum und Entwicklung -**

Von der Zielgruppe werden Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren erfasst.

Kinder bis 6 Jahre verunfallen zu 70 % als Mitfahrer². Nur ein geringer Prozentsatz ist mit dem Fahrrad unterwegs, wobei der Anteil mit zunehmendem Alter größer wird.

- **Körpergröße –**

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Gründe hierfür liegen vor allem in ihrer Entwicklung und im Wachstum.

So ist zum Beispiel ihre geringe Körpergröße ein Faktor, dass Kinder schlecht hinter Verkehrshindernissen, wie geparkten Pkws, auf die Straße einblicken können oder aus Sicht des motorisierten Verkehrsteilnehmers, schlecht oder gar nicht wahrgenommen werden.

Auch aufgestellte Verkehrszeichen und Bewachung, wie zum Beispiel, auf Querungshilfen stellen einen ungünstigen Faktor in Hinblick auf sehen und gesehen werden dar.

- **visuelle Wahrnehmung –**

Weiterhin ist das Blickfeld bei Kindern eingeschränkt, was sich auf den Blickwinkel auswirkt. Im Vergleich zu den Augen eines Erwachsenen ist ihr Blickwinkel um jeweils 20 % enger.³

Dadurch können von der Seite kommende Fahrzeuge erst wesentlich später wahrgenommen werden.

Auch die Tiefenwahrnehmung ist bei Kindern eingeschränkt, so können Kinder erst ab ca. dem 9ten Lebensjahr Entfernungen einschätzen.

² Dipl.-Ing. Dietmar Otte Verkehrsunfallforschung Medizinische Hochschule Hannover, mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin S. 22.

³ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S. 30.

Die Geschwindigkeitswahrnehmung ist sogar erst ab dem 10ten Lebensjahr voll entwickelt.

Auch von welcher Seite sich ein Fahrzeug oder eine Person sich nähert können Kinder nicht unterscheiden. So haben ca. 25 % der Kinder im Alter von 7 – 8 Jahren Probleme beim sicheren Unterscheiden von Rechts und Links.⁴

- **auditive Wahrnehmung** -

Das Hörvermögen eines Kindes ist ca. erst ab dem 6. Lebensjahr voll ausgebildet. Kinder hören „langsamer“ und haben Probleme mit dem unterscheiden und lokalisieren von Geräuschen. Besondere Schwierigkeiten zeigen sich, wenn die Geräusche schräg von vorn oder hinten kommen.

- **Ich – Bezogenheit** -

Viele, für den Erwachsenen, völlig selbstverständliche Körperreflexe sind bei Kindern nicht oder nicht komplett ausgebildet.

So liegt bei Kindern der Körperschwerpunkt höher als beim Erwachsenen. Dies führt zu folgenden alltäglichen Problemen:

Kinder fallen häufiger, wenn sie laufen. Auch ist das abrupte Anhalten aus dem Lauf für sie nicht möglich⁵.

Weiter führt ihr großer Bewegungsdrang und ihre Ich-Bezogenheit zu vielen, für den Erwachsenen, nicht nachvollziehbaren spontan gefühlsgeladenen Aktionen.

So denken Kinder die zwischen Sichthindernissen stehen, dass der Kraftfahrzeugführer sie sieht, weil sie ihn auch sehen können⁶. Auch ein Kind, welches den Eindruck macht, dass es am Fahrbahnrand wartet um diese erst zu überqueren, wenn kein Fahrzeugverkehr mehr kreuzt, kann plötzlich und unerwartet auf die Fahrbahn rennen!

⁴ Verkehrsunfallprävention Kinder als Fußgänger, CD-Rom, Herausgeber: Verkehrsberatungsstelle, NRW, IAF Bildungszentrum Neuss, Fachbereich 4.

⁵ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S. 31.

⁶ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S. 32.

- **Gefahrenbewusstsein –**

Kinder haben kein Gefahrenbewusstsein. Eine erste Stufe, akutes Gefahrenbewusstsein, erreichen Kinder mit 5 – 6 Jahren. Sie können dann in akuten Situationen eine Gefahr einschätzen.

Ein Beispiel:

Fährt ein Kind mit dem Fahrrad einen sehr steilen Abhang hinunter und merkt, dass es hierbei immer schneller wird und bekommt Angst, hat es ein akutes Gefahrenbewusstsein.

- **Entwicklung von Aufmerksamkeit und Konzentration –**

Kinder bis vier Jahre können sich nur kurz auf bestimmte Reize konzentrieren.⁷ Diese Reize können durch die Umwelt in Form von Spielzeug, Bezugspersonen, Tieren, anderen Kindern etc. ausgelöst werden.

In dieser Zeit sind Kinder kaum in der Lage, die für ihre Sicherheit erforderlichen Aufmerksamkeitsleistungen zu erbringen.

Ab ca. 5 Jahren können Kinder ihre Aufmerksamkeit bewusster steuern, wobei auch 6 – 7jährige sich noch leicht ablenken lassen.

Eine weitere Verschlechterung der Konzentrationsfähigkeit besteht in der Reizüberflutung durch Medien, wie zu viel Fernsehen.

Die Konzentrationsfähigkeit ist mit ca. 14 Jahren komplett ausgebildet.

- **Phantasie und Realität –**

Ein weiteres kindspezifisches Problem ist die Vermischung von Phantasie und Realität.

Kinder im Alter von 3 – 7 Jahren nehmen im Spiel reale Gegenstände und / oder Situationen anders wahr und vermischen dabei beide Welten.

⁷ Verkehrsunfallprävention Kinder als Fußgänger, CD-Rom, Herausgeber: Verkehrsberatungsstelle NRW, IAF Bildungszentrum Neuss, Fachbereich 4.

So ist das Fahrrad mit dem man gerade fährt ein wildes Pferd und man selbst ein starker Cowboy, große Autos oder Lkws werden zu Postkutschen oder andere im Spiel miteinbezogene Phantasiewesen.

In seiner Phantasie ist das Kind stark, Gefahren passen in dieses Spiel nicht.⁸

- Motorik -

In Bezug auf das „Zu-Fuß-Gehen“ entwickeln sich die motorischen Fähigkeiten bereits im Vorschulalter.

Bei Schulkindern von ca. 8 Jahren ist auch die Motorik des Radfahrens recht gut ausgeprägt, obgleich sie erst im Alter von etwa 13 Jahren vollständig entwickelt ist.⁹

Die Entwicklung der motorischen Fähigkeiten hängt auch von der Möglichkeit der ausreichenden Bewegung des Kindes ab.

Hier bestehen in heutiger Zeit deutliche Defizite.

So stellten z.B. Gesundheitsämter im Ruhrgebiet fest, dass viele Kinder nicht mehr rückwärts gehen können und Ihnen auch das Balancieren schwer fällt.¹⁰

Gerade diese Defizite in den genannten Bereich sind aber für den Straßenverkehr wichtig und führen zu einer höheren Unfallgefährdung.

-Geschlecht-

Bei Kindern unter drei Jahren sind bei Jungen und Mädchen noch keine Unterschiede im Zusammenhang der Gefährdung im Straßenverkehr erkennbar. Dies ändert sich ab dem 3. Lebensjahr und wird mit zunehmendem Alter größer. So sind Jungen in der Regel aggressiver und verhalten sich risikoreicher als Mädchen.

weitere Faktoren sind Interessen und Hobbys bei Kindern die sich bei Jungen und Mädchen unterschiedlich entwickeln. Mädchen spie-

⁸Prof. Dr. Maria Limbourg für mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.20.

⁹Prof. Dr. Maria Limbourg für mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.20.

¹⁰Prof. Dr. Maria Limbourg für mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.20.

len lieber im Haus, auch ihr Spielzeug ist hierauf ausgelegt, wie der Kaufmanns Laden oder auch das Puppenhaus. Zudem werden Mädchen von den Eltern stärker behütet, in Hinblick darauf, dass ihnen alleine draußen etwas passieren könnte. (Sittendelikte)

Jungen spielen eher draußen, sie fahren sobald sie laufen können mit dem Tretroller, Dreirad oder gehen gemeinsam mit Freunden zusammen auf den Fußballplatz. Wobei der Weg dorthin sie auch über die Straßen führt.

Dies führt dazu, dass wesentlich mehr Jungen als Mädchen häufiger draußen spielen und sich dabei auch im öffentlichen Verkehrsraum bewegen.

Während des Spiels erkunden Sie Neues und entziehen sich der elterlichen Autorität. Die Ausreizung ihrer motorischen Fähigkeiten und körperlichen Kräfte stellt einen weiteren Risikofaktor dar. So stellen sich Jungs Mutproben mit risikoreichem Ausgang, um sich ihren Platz in der Gruppe zu „erkämpfen“ und zu verteidigen.

Alles führt dazu, dass Jungen ein höheres Unfallrisiko besitzen als Mädchen¹¹.

- Nationalität -

„Ausländerkinder sind als Fußgänger im Straßenverkehr stärker gefährdet als deutsche Kinder. Sie sind doppelt so häufig Opfer im Straßenverkehr wie ihre deutschen Altersgenossen. Insbesondere betroffen sind junge Türken. Als Radfahrer verunglücken wiederum die deutschen Kinder häufiger.“¹²

¹¹ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.33.

¹² mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.15.

1.1 **Gründe für die Verkehrsunfallprävention im Elementarbereich - eine statistische Übersicht –**

Anhand der Zahlen der Unfallstatistik NRW aus dem Jahre 2006 wird deutlich, dass trotz rückläufiger Zahlen die Erweiterung der Verkehrserziehung, zur Verhinderung von Unfällen wichtig und notwendig ist.

- **getötete Verkehrsteilnehmer / Altersgruppe Kinder –**

Die Zahl der auf Nordrhein – Westfalens Straßen tödlich verletzten Kinder sank von 14 auf 12, dies stellt einen Rückgang von -14,3 % dar.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden nur zwei Kinder als Fußgänger getötet, dies sind 6 weniger als 2005, also ein Rückgang von -75 %.

Wie im Vorjahreszeitraum lag die Zahl der Opfer bei den mitfahrenden Kindern im Pkw bei drei.

Im direkten Vergleich des 1. Halbjahres 2005 zum 1. Halbjahr 2006 wurden 2005, 5 Kinder unter 6 Jahren bei Verkehrsunfällen getötet.

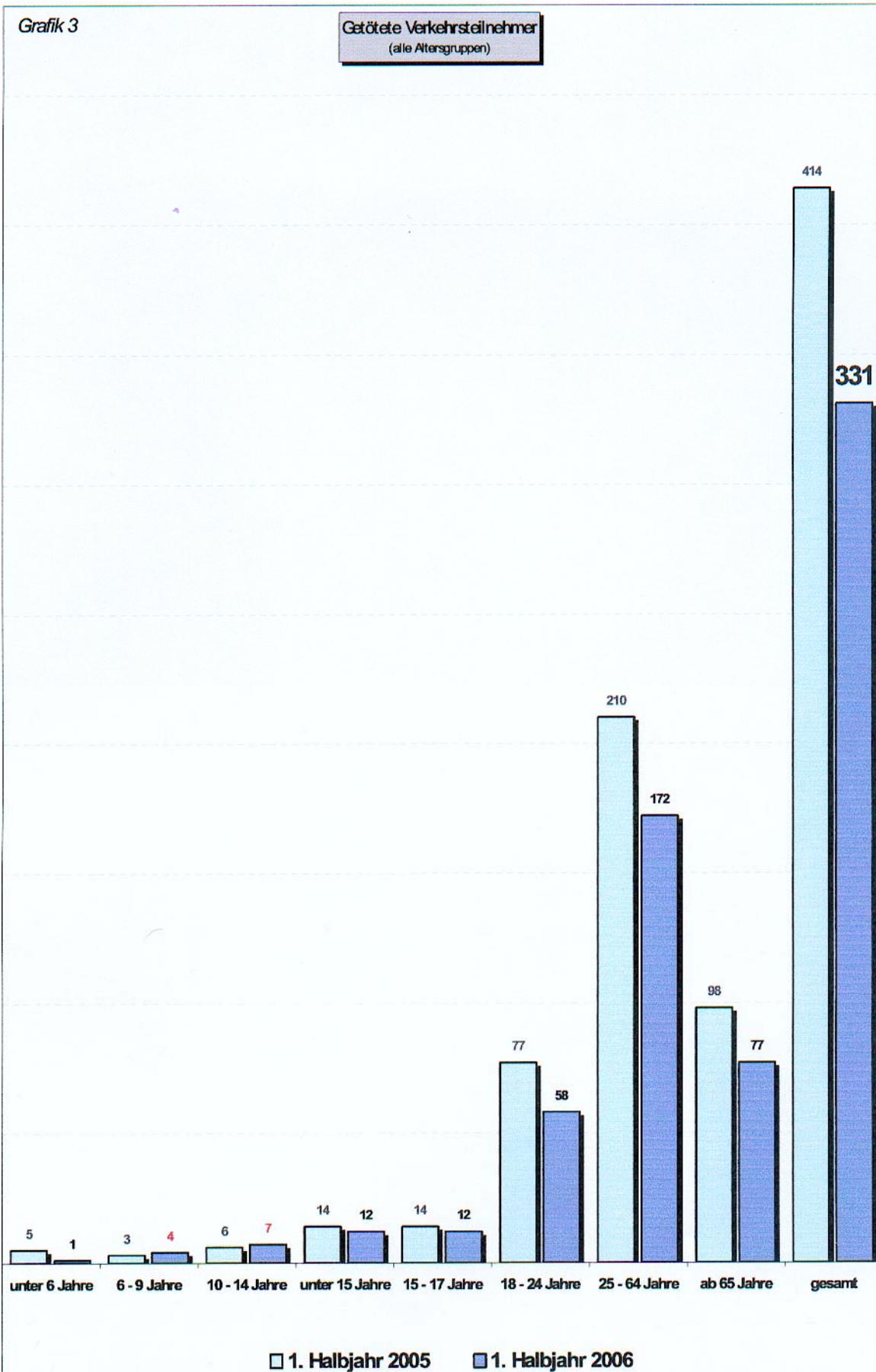
Im 1. Halbjahr 2006, war es 1 Kind unter sechs Jahren.

In der Altersgruppe der 6 – 9 jährigen stieg die Zahl der getöteten Kinder von 3 auf 4.

Als Radfahrer verunglückten im 1. Halbjahr 2006, 5 Kinder tödlich. Im Vergleich zum erfassten Vorjahreszeitraum stieg die Anzahl, der mit dem Fahrrad tödlichen verunglückten Kinder um 2.¹³

¹³ Verkehrsunfallstatistik 2006, 1. Halbjahr, www.destatist.de Internetseite des statistischen Bundesamtes.

Kinder als Fußgänger im Elementarbereich



- Verletzte Verkehrsteilnehmer / Altersgruppe Kinder -

Die Zahl der verletzten Kinder in Nordrhein – Westfalen sank im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum Vergleichszeitraum, 1. Halbjahr 2005 von 4.362 verletzten auf 3.990.

Dies ist ein Rückgang von –8,5 %. (-372)

In der Altersgruppe der unter 6jährigen sanken die Vorjahreszahlen von 832 verletzten Kindern auf 777.

In der Altersgruppe der 6 – 9jährigen sank die Anzahl der Verletzten von 1.283 auf 1.153

Als Fußgänger verunglückten 1.359 Kinder. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (1. Halbjahr 2005) wurden 78 Kinder weniger bei Unfällen verletzt. Dies stellt einen Rückgang von (-5,4 %) dar.

Als Mitfahrende im Pkw wurden 1.057 Kinder bei Straßenverkehrsunfällen verletzt. Dies sind 48 Kinder weniger als im Vergleichszeitraum.

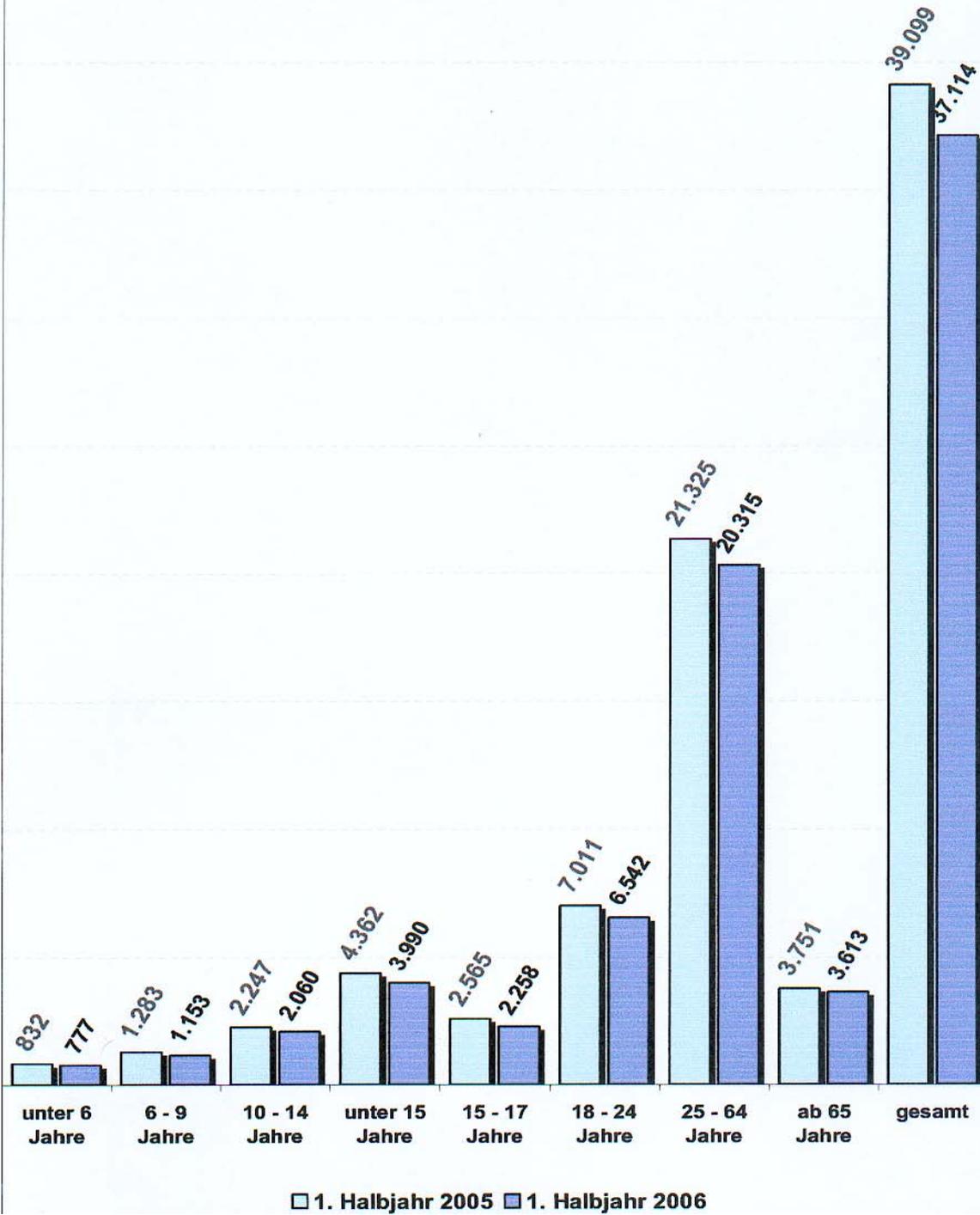
(-4,3 %)

Auch bei den Kindern, die mit dem Fahrrad verunglückten ging die Anzahl, der dabei verletzten, von 1.602 auf 1.323 zurück.¹⁴

¹⁴ Verkehrsunfallstatistik 1.Halbjahr 2006, www.destatist.de, Internetseite des statistischen Bundesamtes.

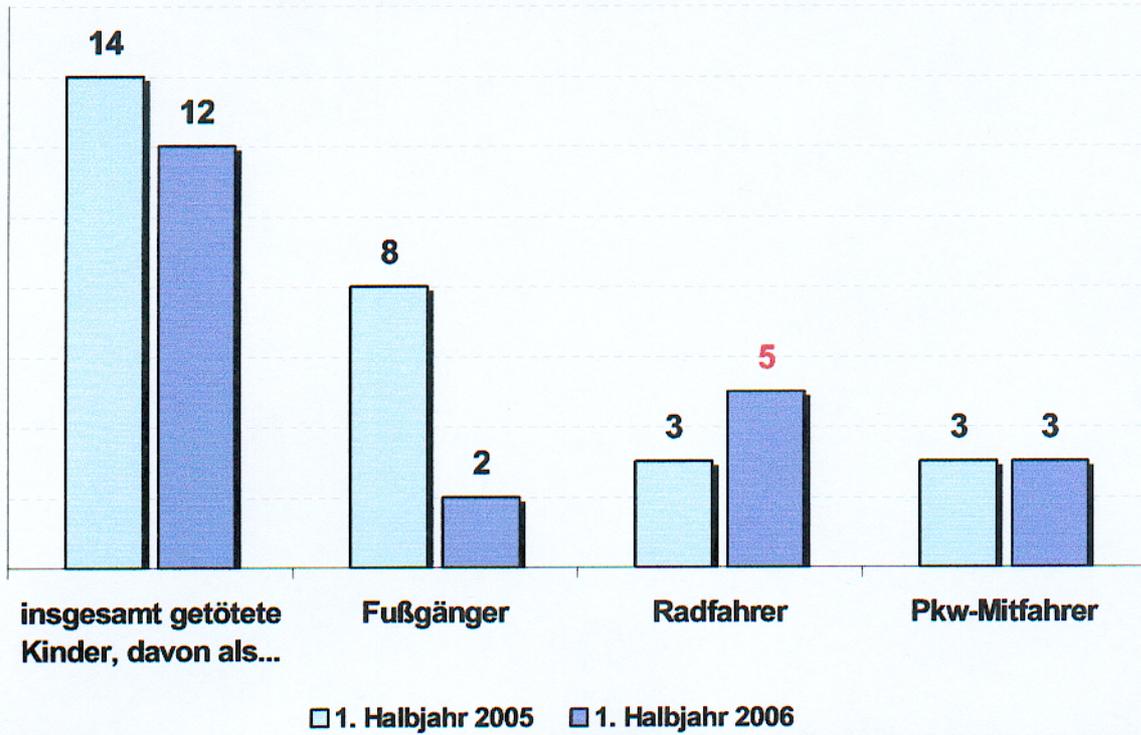
Grafik 4

Verletzte Verkehrsteilnehmer
(alle Altersgruppen)



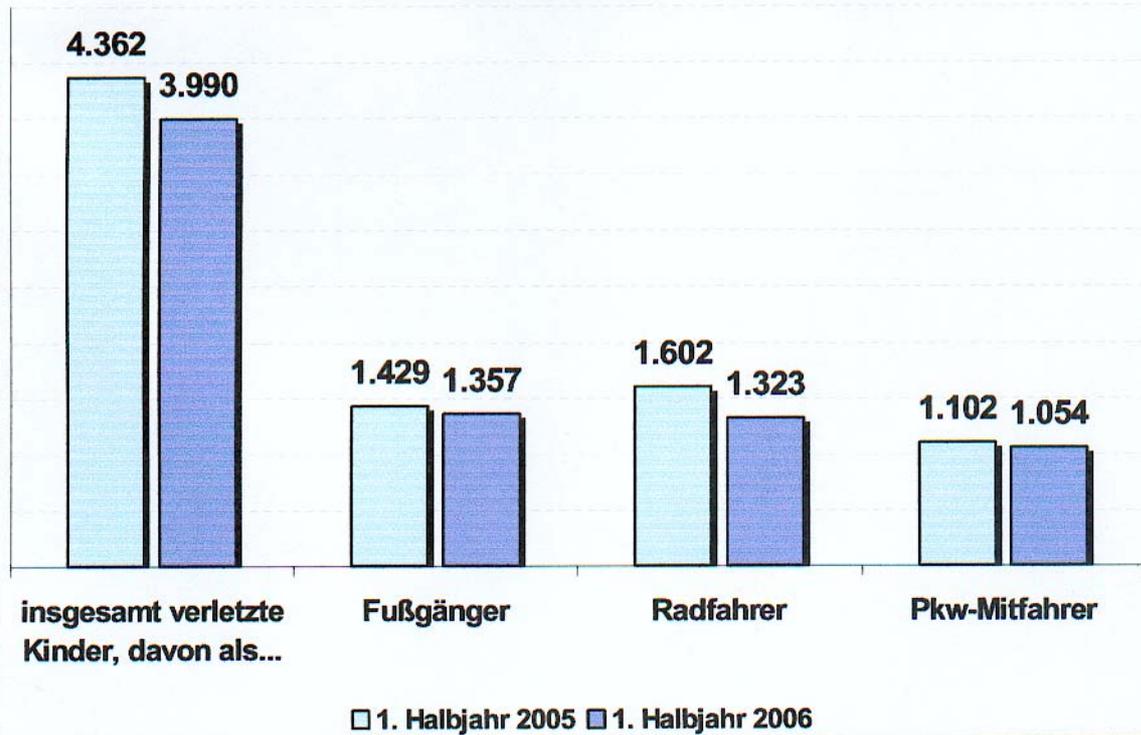
Grafik 5

Bei Verkehrsunfällen getötete Kinder
(nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung)



Grafik 6

Bei Verkehrsunfällen verletzte Kinder
(nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung)



1.2 Schwachpunkte und Risiken der Zielgruppe Kinder als Fußgänger im Elementarbereich

Die Gründe warum Kinder im Straßenverkehr verunglücken sind vielseitige. Zwei Überpunkte stellen die Strukturierung des öffentlichen Verkehrsraumes, sowie das kindliche Verhalten im Verkehrsraum dar.

- Bebauung / Verkehrsraum / Verkehrsaufkommen –

Meist sind Straßen und Wohngegenden ohne Rücksicht auf Kinder angelegt¹⁵. Sichtbehinderungen durch unüberlegt abgestellte Pkws und aufgestellte Verkehrszeichen, behindern die Sicht der Kinder zusätzlich. Das gestiegene Verkehrsaufkommen macht auch vor Wohngebieten und Verkehrsberuhigten Bereichen nicht halt.

Wo früher Kinder noch bedenkenlos auf der Straße vor dem Elternhaus spielten fließt auch heute noch gerade in den Nachmittagsstunden, welche die Hauptspielzeit der Kleinen darstellt, der Verkehr.

Ein ungehindertes spielen ist somit nicht möglich.

- Entwicklung-

Aufgrund ihrer Entwicklung sind Kinder der Komplexität des Straßenverkehrs nicht gewachsen.

Im Spiel werden Verkehrsvorgänge von Kindern nicht wahrgenommen oder missverstanden.

Dem entgegen steht das Verhalten der Autofahrer. Diese rechnen zu wenig mit Kindern und denken meist nicht um, dass Kinder die Welt des Straßenverkehrs anders erleben.

Hieraus ergeben sich weitere Gefahren für die Kleinsten, mangelnde Aufmerksamkeit und Fehleinschätzung des kindlichen Verhaltens schaffen ungeahnte Gefahren, welche zu Unfällen führen können.

¹⁵ mobil Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.28.

- **Fehlverhalten von Erwachsenen** -

Immer wieder stellt das Fehlverhalten von Erwachsenen ein schlechtes Beispiel für Kinder dar.

Kinder lernen unter anderem durch Nachahmung, dabei unterscheiden sie nicht, ob positives oder negatives Verhalten gelernt wird.

Somit wird auch verkehrswidriges Verhalten übernommen, wie das Überqueren der Fahrbahn bei rotlichtzeigender Fußgängerampel.

Speziell im Hinblick auf die Zielgruppe der Kinder von 3 – 6 Jahren sollte auch die mangelnde / nicht vorhandene Sicherung im Pkw angesprochen werden.

Viele Erwachsene empfinden die Sicherungsmöglichkeiten durch altersangepasste Kindersitze unpraktisch und Zeitaufwendig. Bei gezielten Verkehrskontrollen zum Schwerpunkt Sicherung von Kindern im Pkw wird von den kontrollierten Personen oft angeführt, dass Kind habe sich alleine abgeschnallt oder man sei nur eine Kurzstrecke gefahren, auf der nichts passieren könne.

Bekommen Kinder diese „Erklärungsversuche“ mit, so wird auch dieses „gelernt“.

Besser wäre es hier, wenn der Angetroffene dem Kind sein Verhalten als falsch darstellt und Fehlverhalten des Kindes (z. B. selbständiges abschnallen) rügt.¹⁶

Positive Bestätigung für selbständiges anschnallen oder anderes richtig umgesetztes Verkehrsverhalten, wie z. B. beim Überqueren der Fahrbahn, bekräftigen das Kind und es nimmt dieses Verhalten als positiv Erfahrung auf.

Damit Kinder sich an Vorschriften und Verkehrsregeln gewöhnen und diese mit der Zeit automatisch ablaufen, bedarf es einer konsequenten Überwachung und Einhaltung der Regeln.

Beispiel:

Während die Mutter ihr Kind stets im Kindersitz sichert, fährt der Vater mit dem Kind auf Kurzstrecken, Brötchenholen beim Bäcker eine Straße weiter, immer ohne Kindersitz.

¹⁶ mobil Sicher, das Verkehrswachtmagazin, S.55

Ein Kind kann hierbei nicht erlernen, dass es sich stets zu sichern hat, auch wenn man nur kurze Zeit mit dem Auto unterwegs ist.

Zur Behebung solcher Problematiken, sollten Absprachen zwischen den Erziehungsberechtigten sowie allen sonstigen Bezugspersonen getroffen werden, damit normgerechtes Verhalten eingehalten und automatisiert wird.

Gerade als Fußgänger sollten Erwachsene dem Kind ein Vorbild sein und sich bewusst machen, dass sie Vorbildfunktion haben. Darum sollte man bereits bei dem eigenen Verhalten beginnen und stets konzentriert und nicht gestresst am Straßenverkehr teilnehmen. Einfache Regeln, wie das gehen an der Hand auf der abgewandten Seite zur Straße, dass Halten an roten Fußgängerampel sollten Standard sein.

2. Möglichkeiten der Verkehrserziehung im Elementarbereich

- Wann mit der Verkehrserziehung beginnen? –

Kinder sollten möglichst früh mit dem Straßenverkehr vertraut gemacht werden.

So kann bereits bei 2 – 3jährigen mit der Verkehrserziehung begonnen werden. Wenn ein Kind an der Hand laufen kann, sollten die Eltern möglichst jeden Tag mit ihm in Verkehrssituationen üben.

Dies sollte ständig und solange fortgeführt werden, bis Kinder eigenständig Verkehrssituationen bewältigen können.

Dies ist ein Lernprozess, der über Jahre andauert und regelmäßiges, intensives Training erfordert.

Bereits im Babyalter sollten Eltern sich über die Verkehrssicherheit von Kindern informieren. So sollte das Neugeborenen bereits mit einer Sicherungsschale (Maxi- Cosi) aus dem Krankenhaus abgeholt werden und nicht die erste Fahrt seines noch jungen Lebens auf dem Schoß der Mutter auf dem Beifahrersitz erleben.

Kinder im Alter von 1 – 2 Jahren müssen geschützt werden. Bis 5 Jahre sollten Kinder nicht allein auf die Straße.

Wenn mit 2 – 3 Jahren das Kind in den Kindergarten kommt, sollte das Basistraining beginnen. (Näheres im 2.1 und 2.2).

Allerdings sollten – auch geübte Kinder- nicht zu früh alleine am Straßenverkehr teilnehmen. So können Kinder ab 5 Jahren einen vorher gemeinsam geübten, kürzeren Weg in verkehrssicheren Straßen alleine gehen.

Verkehrspädagogen meinen: „Frühestens vom 15. bzw. 16. Lebensjahr an kann man von einem selbstständigen Verkehrsteilnehmer sprechen.“¹⁷

Es bleibt also festzustellen, dass sobald sich ein Kind ankündigt, sich verantwortungsbewusste Eltern zum Thema Verkehrssicherheit informieren sollten, da sie die Hauptverantwortung für die Verkehrssicherheit des Kindes tragen.

- **Wer ist verantwortlich für die Verkehrserziehung? –**

Bei dieser Frage scheiden sich die Geister, während die einen die Meinung vertreten, dass Polizei, Erzieherinnen und Lehrerinnen die Hauptverantwortung für das Erlernen des richtigen Verkehrsverhaltens tragen, so besteht im Gegenzug die Auffassung, dass Verkehrserziehung im Rahmen der Sozialerziehung Hauptaufgabe der Eltern ist.

Als Verfasserin dieser Seminararbeit vertrete ich die Meinung, dass Verkehrserziehung hauptsächlich durch die Eltern / Erziehungsberechtigten geleistet werden soll. Die Gründe die hierfür sprechen sind denkbar einfach.

Eltern leben ihren Kindern ihr eigenes Verkehrsverhalten vor, sie fungieren im Rahmen ihres alltäglichen Umgangs mit den Kindern als Lehrperson in vielerlei Hinsicht.

Zudem haben sie den größtmöglichen Einfluss auf ihre Sprösslinge und können ganz individuell auf Alter und Entwicklungsstand des Kindes eingehen.

Eltern wissen um die Probleme ihrer Kinder in konkreten Situationen, so auch im Verkehrsbereich und können gezielt dort mit Rat und Tat zur Seite stehen.

¹⁷ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.61.

Als individueller Verkehrserzieher können Eltern vom ersten Schritt bis über Jahre die verkehrserzieherische Entwicklung ihrer Kinder begleiten und mit ihnen üben.

Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass gewünschtes konformes Verkehrsverhalten gelernt und durch häufiges Wiederholen automatisiert wird.

Da die Verkehrserziehung nur einen Bestandteil der Sozialerziehung, die durch Eltern geleistet wird ausmacht, sollten weitere Bausteine, wie Verkehrserziehung im Kindergarten unter Miteinbeziehung der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei den Bereich komplettieren.

Nur ein Zusammenspiel der genannten Parteien kann für eine umfassende Erziehung im Bereich des Verkehrs sorgen.

Wie Verkehrserziehung im Elternbereich, im Bereich des Kindergartens und durch die Polizei praktiziert werden sollte und welche praktischen Übungen für die Zielgruppe der Fußgänger im Kindergarten sinnvoll sind, soll in den nächsten Kapiteln erläutert werden.

- Verkehrserziehung durch Eltern / Erziehungsberechtigte –

„Eltern sollten die besten Verkehrserzieher sein“¹⁸. Im engen Zusammenleben einer Familie nehmen Eltern in vielen Situationen mit ihren Kindern am Straßenverkehr teil.

Schon der Weg zum Einkaufen, der zumeist durch den Straßenverkehr führt, birgt Momente, in denen Eltern ihren Kindern Verkehrsregeln und verkehrssicherer Verhalten lehren können.

Jahrelang können Eltern immer wieder Schritt für Schritt vor allem dort üben, wo es für die Kinder am gefährlichsten ist, nämlich in der eigenen Wohnumgebung.

Dazu reicht meist schon ein kleiner Spaziergang oder der besagte Weg zum Supermarkt. Hier können Eltern das gewünschte Verhalten mit dem Kind gemeinsam in kleinen Schritten üben.

Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass ein gezieltes Verkehrstraining bei 3 bis 4jährigen Kindern noch keinen dauerhaften Effekt aufzeigt. Erst bei Kindern als Fußgängern ab ca. 5 Jahren zeigt gezieltes Verkehrstraining dauerhaften Effekt. Grund hierfür ist die Ablenkung, wodurch gelerntes Wissen in den Hintergrund gerät.

¹⁸ mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin, S.60.

Auch bei trainierten Kindern von 5 bis 8 Jahren bleibt ein beachtliches Restrisiko, da sich auch diese noch leicht, von ihrer Umgebung oder im Spiel ablenken lassen.

Verkehrsorientiertes Verhaltenstraining kann jedoch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Wichtig für ein effizientes Verhaltenstraining, das zu einem stark automatisierten Verhalten führt ist daher ein realitätsnahes Training.

Obwohl viele Eltern denken, dass der Straßenverkehr viel zu gefährlich für ihre Kinder ist, ist ein Verkehrstraining bei jüngeren Kindern nur erfolgreich, wenn es im realen Straßenverkehr durchgeführt wird und mit Modell-Lerntechiken und positiven Verstärkungsmethoden gearbeitet wird.

Hierbei sollte beachtet werden, dass Schritt für Schritt über einen langen Zeitraum (von 2 bzw. 3 Jahren bis 8 Jahren) trainiert werden muss.

„Aus entwicklungspsychologischen Gründen können Kinder bis zum Alter von ca. 10 bis 12 Jahren sicherheitsorientierte Verhaltensweisen nur durch praktische Erfahrungen in konkreten Situationen lernen. Kleine Kinder sind nämlich noch nicht in der Lage, Erfahrung auf andere Situationen zu übertragen“¹⁹

Ein sinnvolles Verkehrstraining sollte daher auf Wegen durchgeführt werden, die von den Kindern auch regelmäßig benutzt werden. Dies ist zum Beispiel der Weg zum Kindergarten oder am Nachmittag der Weg zum Spielkamerad in der Wohngegend.

Dabei lernen die Kleinen wie sie einen bestimmten Weg sicher bewältigen können und verinnerlichen dieses Verhalten.

Beim regelmäßigen Begehen der häufig genutzten Wege, wird das vorgelebte Verhalten durch die ständige Wiederholung verinnerlicht und läuft automatisch ab.

Vorteil dieser Lernmethode ist, dass kleine Kinder, auch wenn sie einmal abgelenkt werden, durch ihr eingeschliffenes Verhalten richtig reagieren.

Verkehrsexperten empfehlen ca. 10 Übungsdurchgänge an verschiedenen Tagen, dabei sollte gerade bei jüngeren Kindern bedacht

¹⁹ Prof. Dr. Maria Limbourg, Kinder im Straßenverkehr, Zitat aus mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin.

werden, dass Belehrungen, Regelpauken und Schilder Auswendiglernen nichts mit Verkehrserziehung zu tun hat, da Kinder erst im Alter von ca. 10 – 12 Jahren dazu in der Lage sind, theoretisches Wissen umsetzen zu können.

Verkehrserziehung ist ein kontinuierlicher Prozess, wobei die Eltern ihre Kinder auf dem Weg zur selbständigen Teilnahme am Straßenverkehr begleiten.

Die Verkehrserziehung sollte sich am Entwicklungsstand des Kindes orientieren.

Die nachfolgend aufgeführten praktischen Übungen sind daher mit ca. Altersangaben versehen, da jedes Kind sein eigenes „Lerntempo“ hat.

Praktische Übungen für Kinder ab 2 Jahre:

- Grundübung: Auf dem Gehweg an der Hand innen gehen.

Praktische Übungen für Kinder ab ca. 3 Jahre:

- Halt am Fahrbahnrand, üben am Randstein immer anzuhalten, dass anhalten aus der Bewegung wenn man abgelenkt ist „innere Bremse“ muss verinnerlicht werden. Daher viele Wiederholungen.

Praktische Übungen für Kinder ab 4 Jahre:

- Überqueren der Fahrbahn in verschiedenen Schwierigkeitsgraden wie zum Beispiel an der Fußgängerampel, zwischen parkenden Fahrzeugen und am Fußgängerüberweg.

Bei allen Übungen gilt, dass zuviel Angst und Vorsicht genauso unangemessen sind, wie Sorglosigkeit und vorausgesetzte Selbstständigkeit.

Es sollte immer in der vertrauten Umgebung also Wohnumgebung geübt werden. Wiederholungen der Übungen und nur kurze Durchgänge, da gerade jüngere Kinder sich noch nicht über einen längeren Zeitraum hinweg konzentrieren können. Dies ist wichtig, um neu gelerntes zu festigen.

Wird eine Übung richtig ausgeführt, sollte das Kind gelobt werden auch eine kleine Belohnung ist in Ordnung.

Wichtig ist auch, dass man kindgerecht erklärt, was gemacht werden soll und dies auch vom Kind wiederholt wird, damit es zur Verinner-

lichung der Verhaltensanweisung kommt. Dabei sollte allerdings beachtet werden, dass vorgedagtes Verhalten nicht ausreicht! Es muss vorgemacht und vorgelebt werden!

Die Verbindung von praktischer Übung mit theoretischen Inhalt wird dadurch erreicht, dass man beim vormachen der Übung die einzelnen Schritt laut kommentiert.

Verkehrserziehung durch Erzieher/ innen - Kindergärtner/ in innen

- Was kann Verkehrserziehung im Kindergarten leisten? –

Durch die Vorschulparlamente, Arbeitskreise der Verkehrswacht, sind Zusammenschlüsse von Eltern mit Kindern im Vorschulalter, Erziehern, Sozialpädagogen und Verkehrssicherheitsfachleuten gegründet worden. Diese setzen sich für mehr Verkehrssicherheit im Vorschulalter ein. Eine an die Kindergärten herausgegebene Materialsammlung beinhaltet kindgerechte Geschichten, Lieder und Spiele um den Kindern im Alter von 3 bis 6 Jahren spielerisch den Straßenverkehr und die damit verbunden verschiedenen Situationen und Gefahren näher zu bringen. Ein Auszug hiervon ist als Anlage 1 der Seminararbeit zugefügt²⁰.

Begleitmaterial sollte jedoch nur ergänzend genutzt werden. Vordergrundig sind die Förderung der Motorik und der Kommunikation.

Leitgedanken der Verkehrserziehung im Kindergarten sind unter anderem, die Sensibilisierung der Eltern, über die Bedeutung der Vorbildhaltung und der Verantwortung als 1. Erziehungsinstanz.

Hierzu können Elternabende veranstaltet werden, bei denen auf verschiedenen Schwerpunkte der Verkehrserziehung eingegangen wird. Zum Beispiel Themenabenden zu „Kinder als Mitfahrer“ oder „Kinder als Fußgänger“.

Des weiteren gibt es im Kindergarten viele Möglichkeiten, die Sinneswahrnehmungen und die Motorik der Kinder zu fördern. Hierzu dienen spielerische Übungen zu Farben und Formen, Zuordnungsübungen,

²⁰ Vorschulparlament, Kinderverkehrssicherheit, Ein Handbuch für Erzieher/ innen und Eltern.

Übungen zur Koordination von Sinneseindrücken und Bewegungsabläufen, zur Differenzierung von Geräuschen etc.

Bei gezielten Ausgängen mit den Kindern, weist der Erzieher / die Erzieherin auf Verkehrsabläufe hin und zeigt sich als Vorbild.

Dabei wird Wert darauf gelegt, dass die Kinder mehr Bewusstsein und somit auch mehr Sicherheit im Umgang mit Verkehrssituationen gewinnen.

Beim Zusammenspiel der Förderung motorisch / geistiger Entwicklung und gezielten Ausgängen soll den Kindern eine gute Basis für die ersten Alleingänge und für die Weiterarbeit in der Grundschule mitgegeben werden.

In Kindergärten treffen Kinder auf Gleichaltrigen, sie lernen miteinander umzugehen. Im Spiel wird die Kommunikation gefördert, dies ist wichtig, damit die Kinder sich mitteilen können. Bei der Förderung der Motorik in Hinblick auf Verkehrssicherheit ist darauf zu achten, dass Übungen angeboten werden, bei denen Jungen und Mädchen lernen ihr Gleichgewicht zu koordinieren, auszuweichen und abzustoppen.

Verkehrserziehung im Kindergarten kann nie abschließend sein. Sie ist mehr als Ergänzung zur Sozialerziehung der Eltern / Erziehungsberechtigten zu verstehen.

Verkehrserziehung durch die Polizei

- Angebote und Möglichkeiten -

Die Polizei hat durch ihren Auftrag der Gefahrenabwehr auch zum Auftrag Unfälle zu verhindern und Unfallfolgen zu verringern. Sie ist daher dem Bürger und speziell der hervorgehobenen Zielgruppen der schwachen Verkehrsteilnehmer verpflichtet, unterstützende Angebote zur Verkehrserziehung von Eltern und Kindergärten und Schule vorzulegen und diese bei der Umsetzung zu unterstützen.

Ziele der Verkehrsunfallprävention sind:

- die Förderung eines normgerechten und sozialadäquaten Verhaltens von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern

- die Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung sowie
- die Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen im Verkehrsraum.²¹

Im Bereich der Kinder als Fußgänger im Elementarbereich liegt ein Schwerpunkt bei der Vermittlung von Grundinformationen und Durchführung praktischer Übungen in Zusammenarbeit mit Erziehungsberechtigten und Kindergärten.

In Zusammenarbeit mit anderen Verantwortlichen, wie zum Beispiel den Kommunen, Verkehrswachten und Verbänden sind Projekte der Verkehrsunfallprävention abzustimmen.

Für die genannte Zielgruppe besteht die Möglichkeit der Zusammenarbeit von Polizei und Kindergärten, sowie den Eltern der Kindergartenkinder.

Angebote sind hier:

Informationsveranstaltungen für Eltern (+Kinder) im Kindergarten zu verschiedenen Schwerpunktthemen.

Hier sollte im Vorfeld die Absprache mit den Erzieherinnen erfolgen, welche Themen Schwerpunktmäßig angesprochen werden sollten, bzw. wo Probleme aus Sicht der Erzieherinnen und Eltern gesehen werden, welche einer Lösung bedürfen.

Bei Informationsveranstaltungen, an denen auch Kinder teilnehmen sollen, könnte die Einleitung ins Thema Straßenverkehr und Verkehrsteilnahme durch ein Puppenspiel erfolgen, dies sollte jedoch aufgrund methodischer und kommunikativer Kompetenz durch geschulte Verkehrssicherheitsberater durchgeführt werden.

Vorteil hierbei ist die kindgerechte und nicht zu theoretische Darstellung des Themas.

Grundvoraussetzung hierfür sind regelmäßige Besuche der örtlichen Bezirksdienstbeamten und / oder Verkehrssicherheitsberater.

Nachdem ein erfolgreicher Info-Abend mit allen Beteiligten durchgeführt wurde, besteht die Möglichkeit nun mit gezielten Übungen und Programmen auf Schwachstellen der Verkehrserziehung einzugehen.

²¹ RdErl. d. Innenministeriums v. . . 2006 – 41 – 61.03.01 -3 / Entwurf einer Neufassung Stand 14.09.2006

Zum Beispiel ein durch den Polizeibeamten begleiteter Gruppenausflug in Nähe des Kindergartens, um vor Ort, im Realraum, Übung zur Überquerung von Straßen, an Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwegen durchzuführen.

Als repressive Maßnahmen zum Schutze der Zielgruppe Kinder als Fußgänger im Elementarbereich eignen sich Geschwindigkeitsüberwachungen in direkter Umgebung des Kindergartens zu taktischen Uhrzeiten, wie zum Beispiel Beginn und Ende des Kindergartens.

Hierbei erfolgt ein direktes ansprechen aller anderen Verkehrsteilnehmer und im Verkehrsdidaktischem Gespräch die Sensibilisierung für die Probleme und Gefahren der Kinder.

Diese Maßnahmen sollten regelmäßig durch die Beamten des Wach und Wechseldienstes oder des Verkehrsdienstes durchgeführt werden, da sie nur bei regelmäßiger Wiederholung positiven Einfluss auf den Bürger nehmen und die Maßnahme somit nicht als „Einmalaktion“ oder „Abzocke“ verstanden wird.

Bei der internen Auswertung von Unfällen, Unfallbeteiligten und Unfallorten sollte genauso wie bei der Streifenfahrt auf straßenbauliche Begebenheiten, die Gefahren für die Zielgruppe bergen, geachtet werden. Diese können in Form von Berichten an das Straßenbauamt und die Städte und Kommunen weitergeleitet werden, um diese zu einer Entschärfung der Gefahrenstellen / Hauptunfallstellen zu veranlassen.

Abschließend ist zur Verkehrsunfallprävention der Polizei zu sagen, dass diese sich umfassend an alle Verkehrsteilnehmer zu richten hat. Nur durch eine zusammenfassende Bearbeitung von Verkehrserziehung, Verfolgung von Verkehrsverstößen und der sicheren Gestaltung des Verkehrsraums können die Unfallzahlen weiter gesenkt und die Unfallfolgen gemindert werden.

Quellenverzeichnis:

Ayres A.(2002): **Bausteine der kindlichen Entwicklung**. Springer Verlag

Deutsche Verkehrswacht (1996): **mobil und Sicher das Verkehrswachtmagazin**. Schmidt Römhild.

Dusolt, H. (2001): **Elternarbeit**. Beltz Verlag

Kiphard E. (2002): **Wie weit ist mein Kind entwickelt?**. Verlag modernes lernen

Uniroyal Verkehrsuntersuchung 21: Dr. Dieter Ellinghaus / Dipl. Ing. Jürgen Steinbrecher: **Kinder in Gefahr**.

Vorschulparlamente: **Kinderverkehrssicherheit**. Handbuch der Vorschulparlamente für Erzieherinnen und Eltern.

Verkehrsberatungsstelle NRW, IAF Bildungszentrum Neuss, Fachbereich 4, Verkehrsberatungsstelle: Verkehrsunfallprävention: **Kinder als Fußgänger**. (CD-Rom)

Internet Quellenverzeichnis:

www.huker.de/ellinghaus.htm vom 01.02.2007; 16:45 Uhr

www.v-s-p.de vom 01.02.2007; 17:51 Uhr

www.uni-duisburg-essen.de vom 22.02.2007; 18:20 Uhr

Selbstständigkeitserklärung:

Ich versicher, dass ich die Seminararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Bianca Roclawksy