



# Projekt „KitaMoVe“

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Kindertagesbetreuung



Regionalkonferenz des  
„Netzwerk Verkehrssicherheit“

10.03.2022



**Institut für angewandte Familien-,  
Kindheits- und Jugendforschung  
an der Universität Potsdam**

Staffelder Dorfstraße 19  
16766 Kremmen

**Julia Schmidt**

Tel.: +49 (0)172 – 39 35 249

E-Mail: [julia.schmidt@ifk-potsdam.de](mailto:julia.schmidt@ifk-potsdam.de)

**Alexander Dieball**

Tel.: +49 (0)151 – 701 60 669

Email: [alexander.dieball@ifk-potsdam.de](mailto:alexander.dieball@ifk-potsdam.de)

**Prof. Dr. habil. Dietmar Sturzbecher**

Tel.: +49 (0)172 – 39 35 249

E-Mail: [dietmar@sturzbecher.de](mailto:dietmar@sturzbecher.de)

Internet: [www.sturzbecher.de](http://www.sturzbecher.de)

# Agenda

1. Ziele und Arbeitsprogramm des Projekts „KitaMoVe“
2. Beschreibung von Unfallschwerpunkten und von sicherheitsrelevanten Szenarien
3. Ergebnisse und Produkte des Projekts „KitaMoVe“ und ihre Verwendungsmöglichkeiten



# 1. Ziele und Arbeitsprogramm des Projekts „KitaMoVe“



# Ausgangslage des Projekts „KitaMoVe“

- **Die Kinderunfallzahlen in Brandenburg sind nach wie vor zu hoch:**
  - In den Jahren 2010 bis 2018 stieg die Zahl der Verunglückten für unter 15-Jährige in Brandenburg in allen Teil-Altersgruppen an.
- **Viele Unfälle werden von Kindern verursacht oder mitverschuldet:**
  - Land Brandenburg: Für fahrradfahrende Kinder und Jugendliche als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden stieg die Anzahl der Unfälle zwischen 2010 und 2018 um fast 200% (für zu Fuß gehende Kinder und Jugendliche um fast 170%).
- **Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Wandel:**
  - Die Neuaufteilung und zunehmende Verdichtung des Verkehrsraumes wie auch die Digitalisierung und die Fahrzeugentwicklung verändern die Mobilität und damit auch die Formen des Lehrens und Lernens.
- **Kindertageseinrichtungen eignen sich besonders für verkehrspädagogische Maßnahmen, weil viele Eltern und Kinder erreicht werden.**
- **Es gibt keine systematische Vermittlung von Themen der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an pädagogische Fachkräfte.**

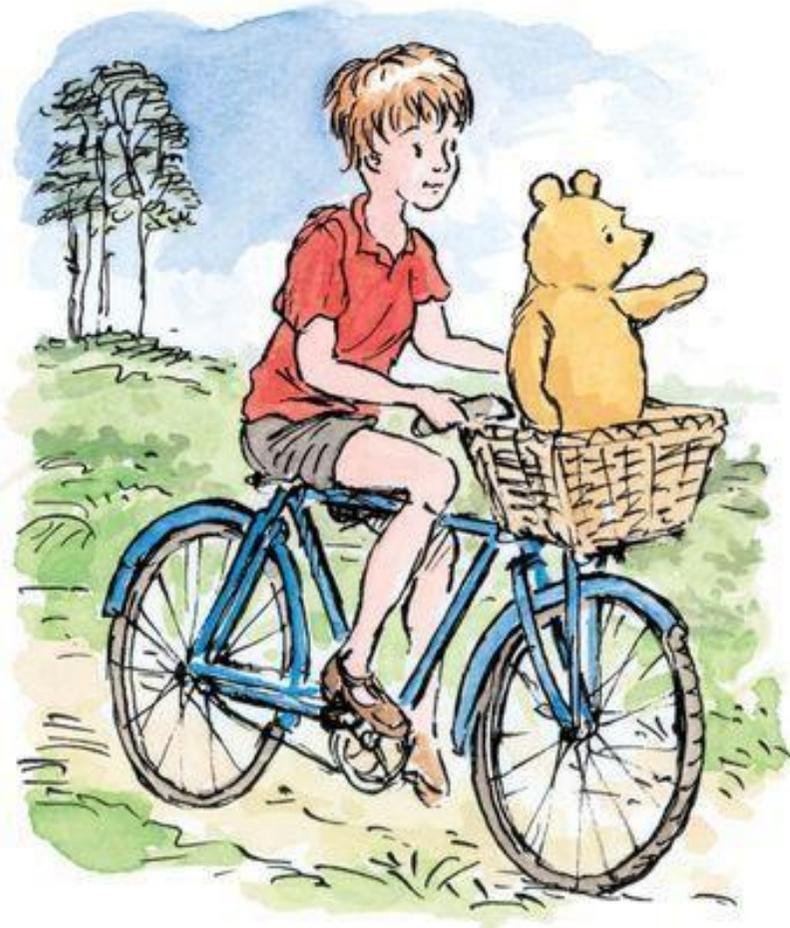
Quellen: Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018, IFK, 2019; Statistisches Bundesamt, 2019; BMFSFJ, Kindertagesbetreuung Kompakt, 2016



# Unsere wichtigste Herausforderung ...

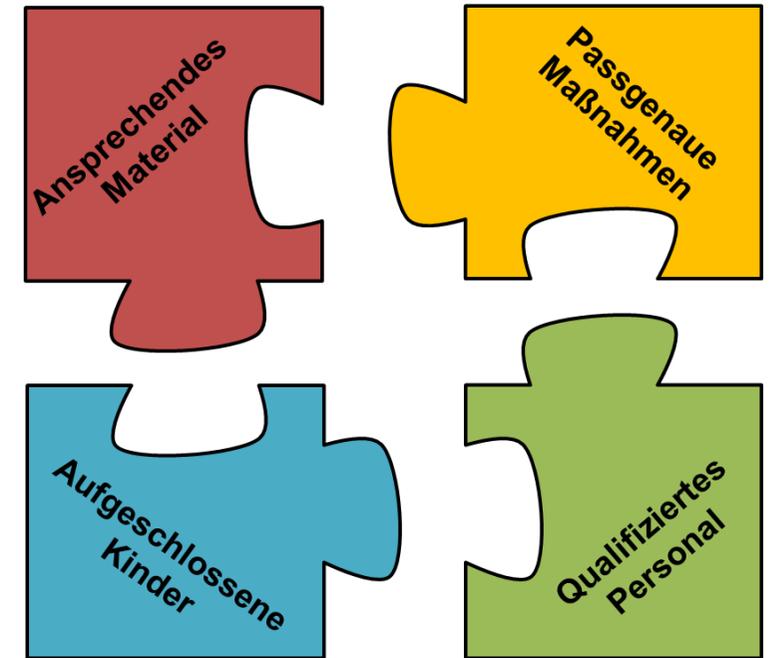
**„Sie sind lustige Sachen, Unfälle.  
Du hast sie nie, bis du sie hast.“**

A. A. Milne, The House at Pooh Corner

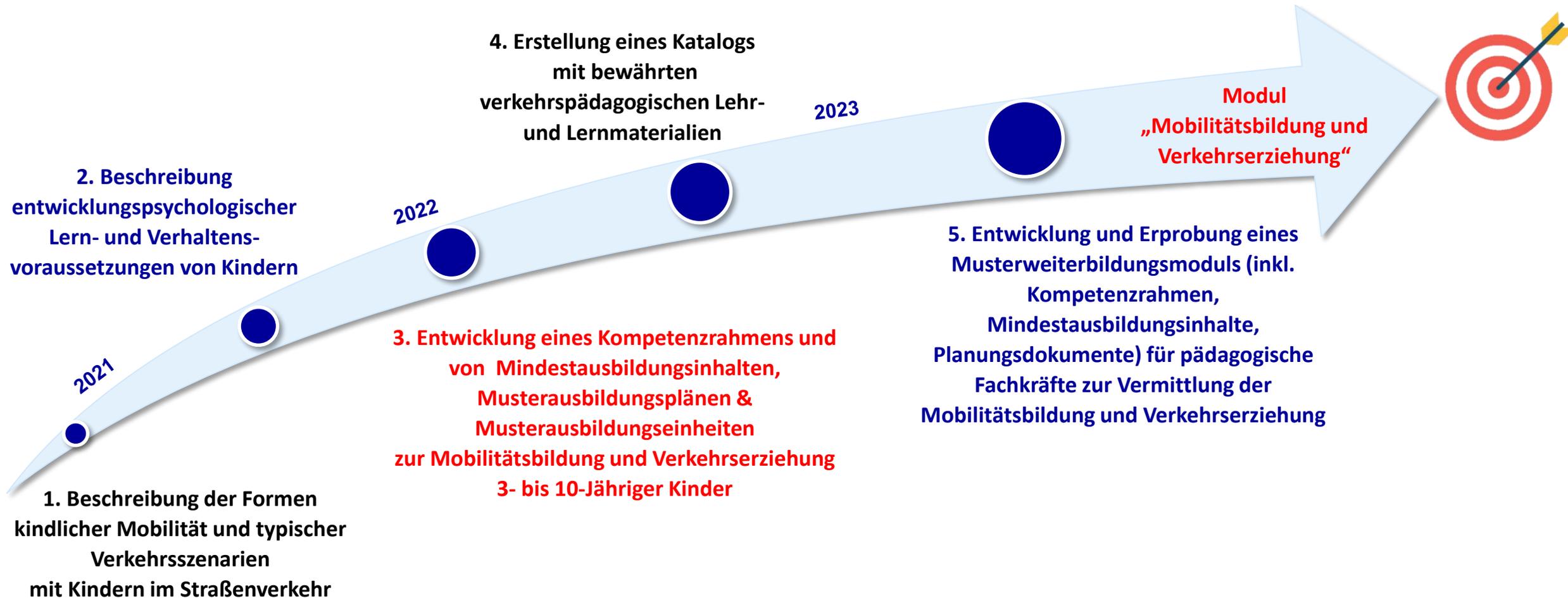


# Ziele und Herausforderungen des Projekts „KitaMoVe“

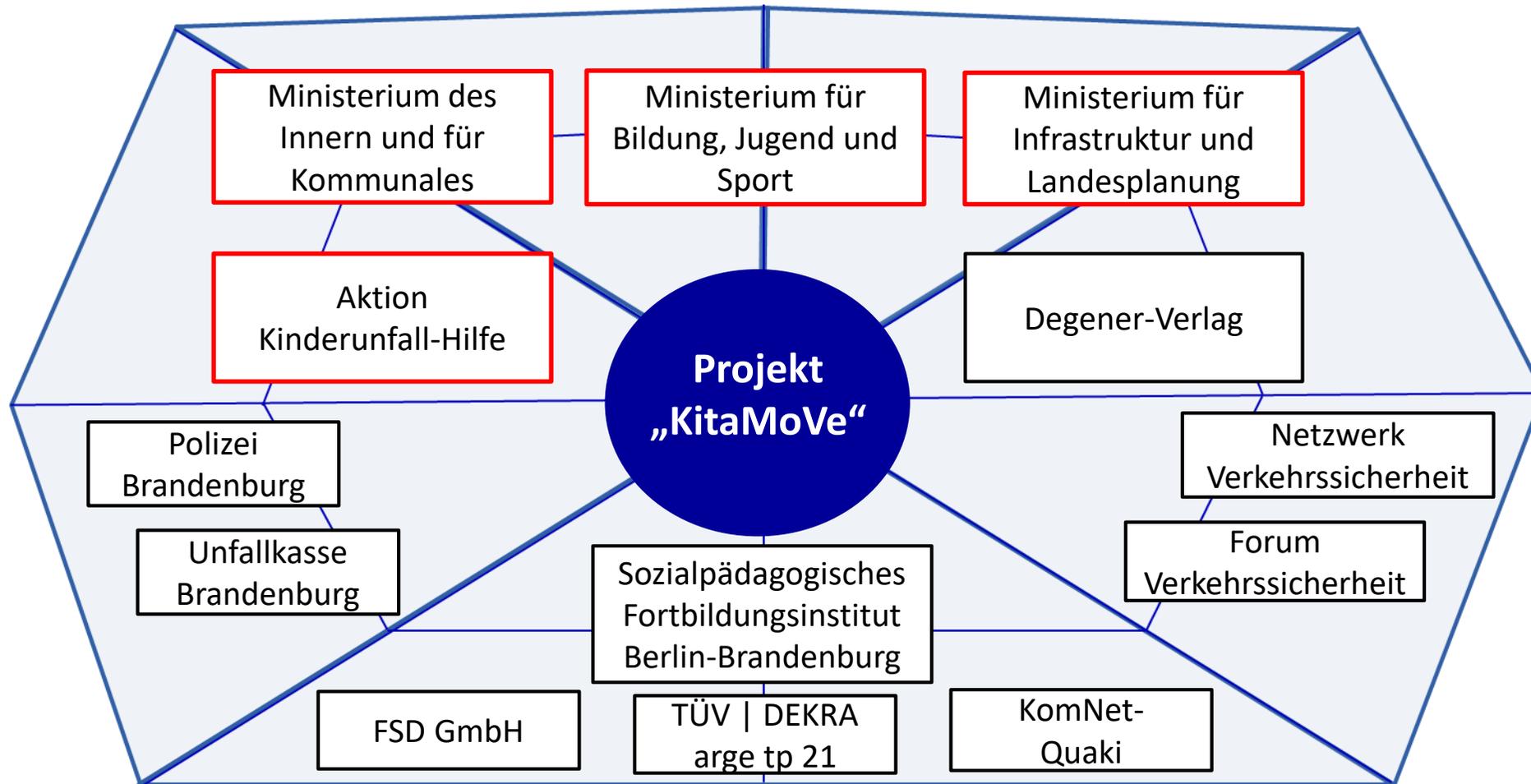
- Analyse kindlicher Mobilität und Identifikation von Gefährdungssituationen 3- bis 10-jähriger Kinder im Straßenverkehr
- Überblick zu bewährten verkehrspädagogischen Steuerungsgrundlagen, Methoden und Materialien für die Kindertagesbetreuung
- Vernetzung bestehender verkehrspädagogischer Angebote und Stärkung der Kooperation zwischen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit
- Nutzung innovativer (digitaler) Lehr- und Lernmedien
- Entfaltung einer multiplikativen Wirkung auf die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr durch zielgerechte Aus-, Fort- und Weiterbildung pädagogischer Fachkräfte
- Verzahnung von Kita, Schule, Hort und Elternarbeit



# Meilensteine und Projektplanung des Projekts „KitaMoVe“



# Förderer, Partner und Kooperationen im Projekt „KitaMoVe“



## 2. Beschreibung von Unfallschwerpunkten und sicherheitsrelevanter Szenarien



# Vorgehen

Schwächen werden kompensiert  
Stärken werden kombiniert



## (1) Handlungsanalyse kindlichen Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens

- Straßenverkehr als schlecht definierte Anforderungsdomäne
- Erarbeitung prototypischer Verkehrssituationen bei der Verkehrsteilnahme

## (2) Kritikalitätseinschätzung der prototypischen Verkehrssituationen

- Eingrenzung der Mustersituationen aufgrund einer Risikoanalyse
- Eventuell notwendige Differenzierung von Situationsvarianten

## (3) Anforderungsanalyse zu notwendigen Kompetenzen

- Abgleich mit entwicklungspsychologischen Lern- & Verhaltensvoraussetzungen in den kritischen prototypischen Anforderungssituationen
- Festlegung situationsübergreifender Kompetenzen und Kompetenzbereiche
- Verdichtung und Strukturierung der physischen und psychischen Verhaltensvoraussetzungen in einem Kompetenzrahmen

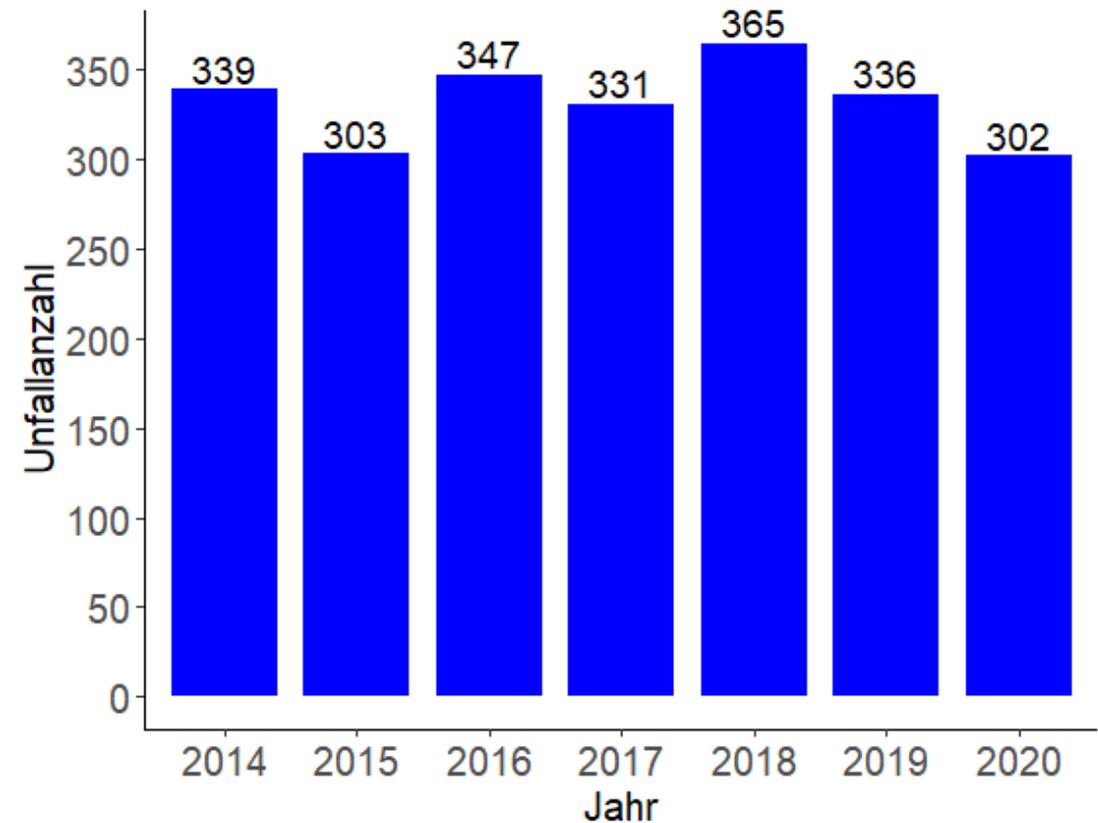
## (4) Erarbeitung curricularer Steuerungsgrundlagen für die Mobilitätbildung und Verkehrserziehung 3- bis 10-jähriger Kinder

- Beschreibung von Lehr-Lerninhalten, Lehr-Lernzielen, Lehr-Lernmethoden, Lehr-Lernmaterialien, Lernstandsdiagnostik, fachpraktischer und wissenschaftlicher Fundierung, Lernorganisation und Bildungsadministration

# Beschreibung des Datensatzes

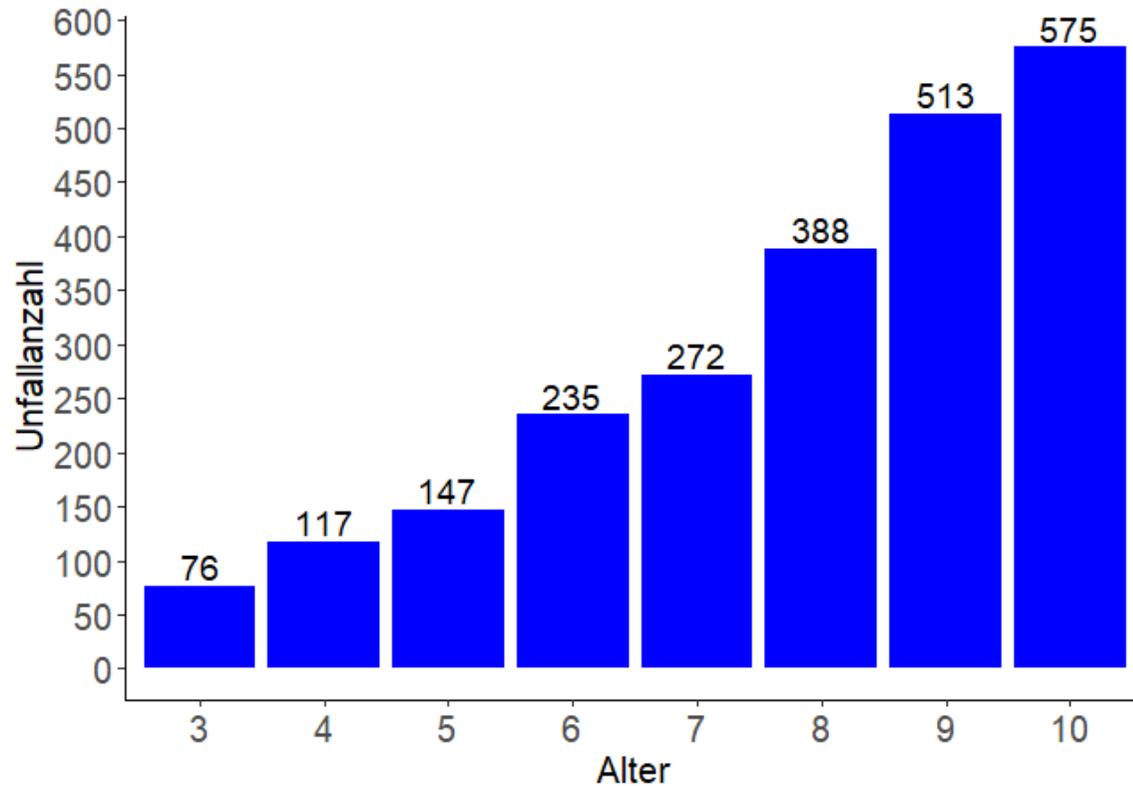
- Die Polizei erfasst rund 270 unterschiedliche Parameter von Unfällen und den beteiligten Personen. Zu den gängigsten Unfallparametern gehören:
  - Unfalltyp (Beschreibung der Konfliktsituation, die zum Unfall führte)
  - Unfallart (Beschreibung des Unfallablaufs)
  - Unfallursachen (Einschätzung anhand eines Ursachenverzeichnisses)
  - Personenspezifische Parameter (z. B. Alter, Geschlecht)
- Analysiert wurden die polizeilichen Unfalldaten des Landes Brandenburg der Jahre 2014 bis 2020 unter Beteiligung von 3- bis 10-jährigen Kindern.

- Insgesamt wurden 2.292 Unfälle unter Beteiligung von 2.323 Kindern analysiert.

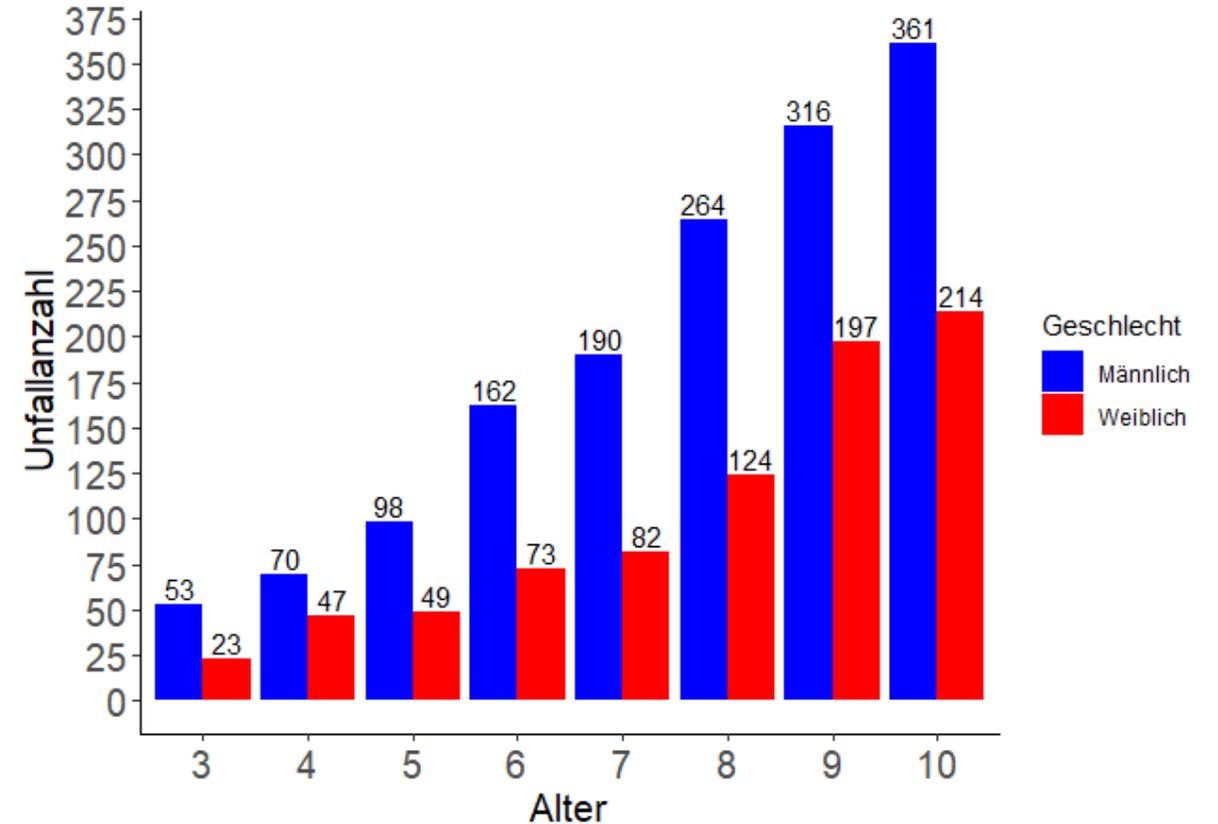


# Häufigkeitsanalyse – Beispiel „Alter“

a) Absolute Häufigkeiten nach Alter

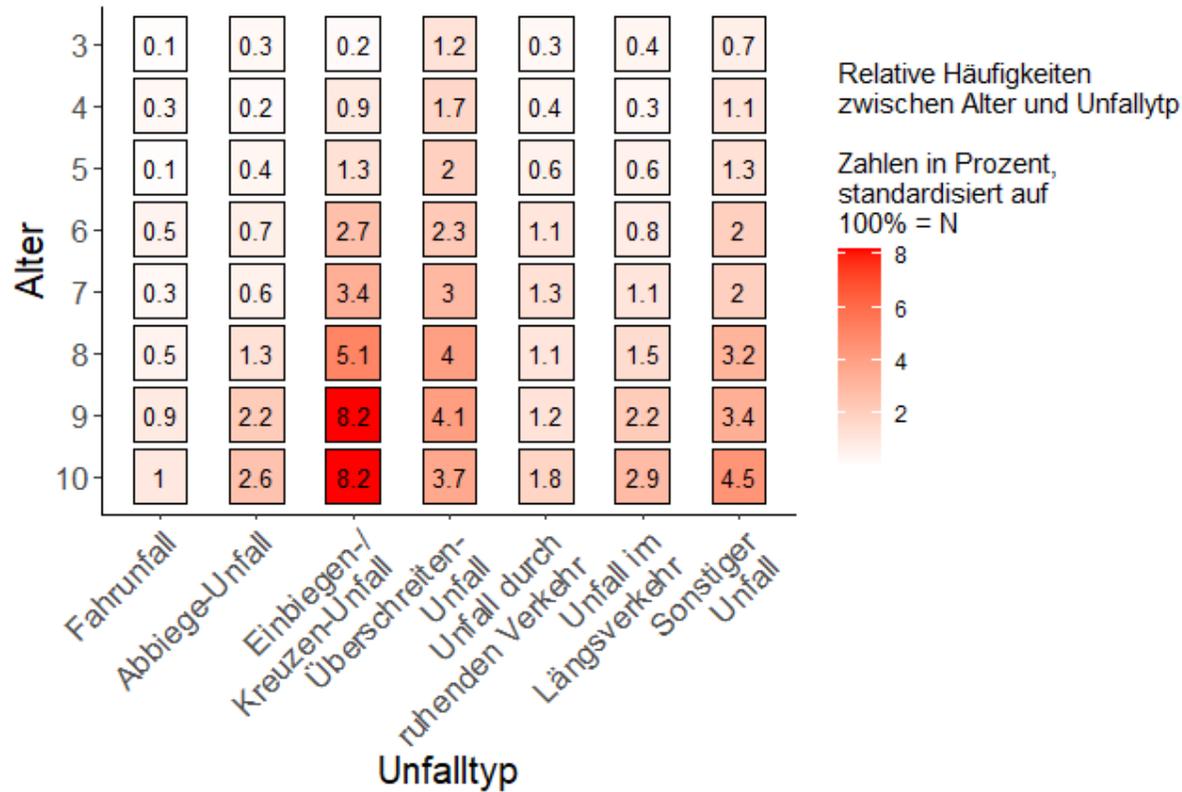


b) Absolute Häufigkeiten nach Alter und Geschlecht

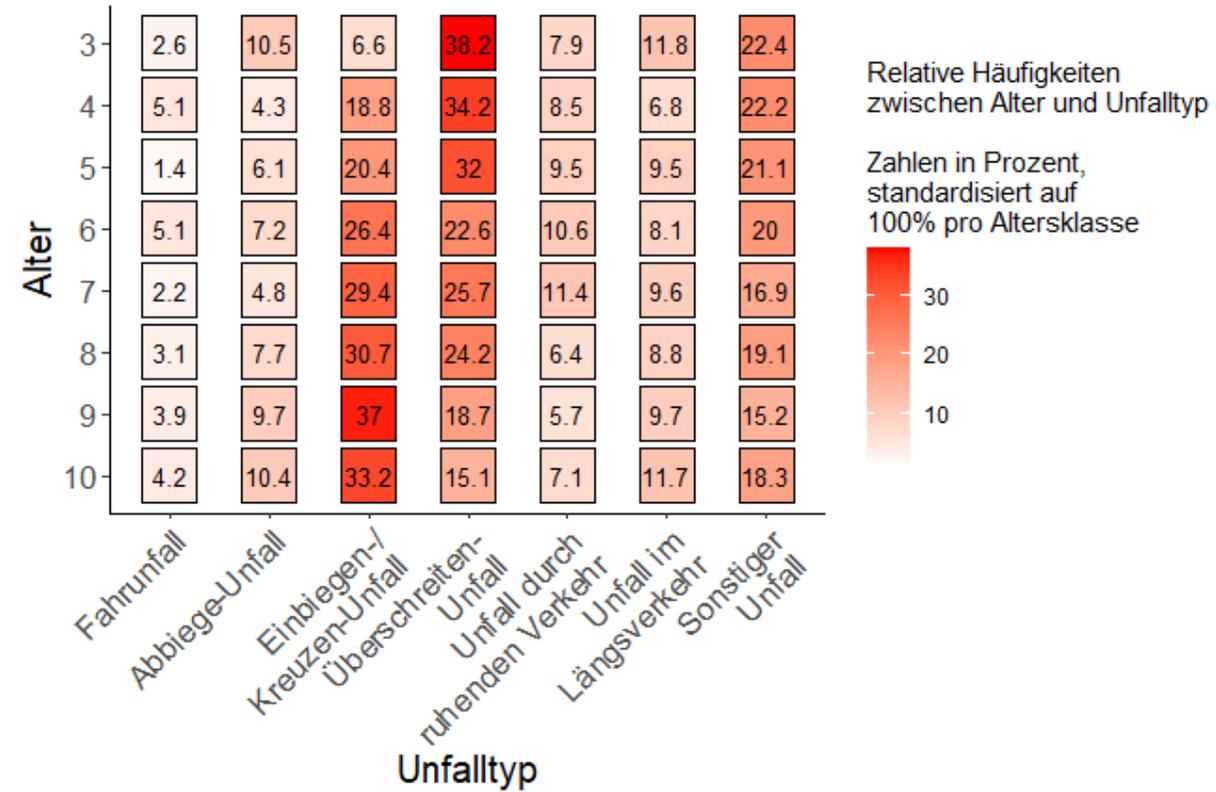


# Häufigkeitsanalyse – Beispiel „Unfalltyp“

a) Relative Häufigkeiten über alle Altersstufen

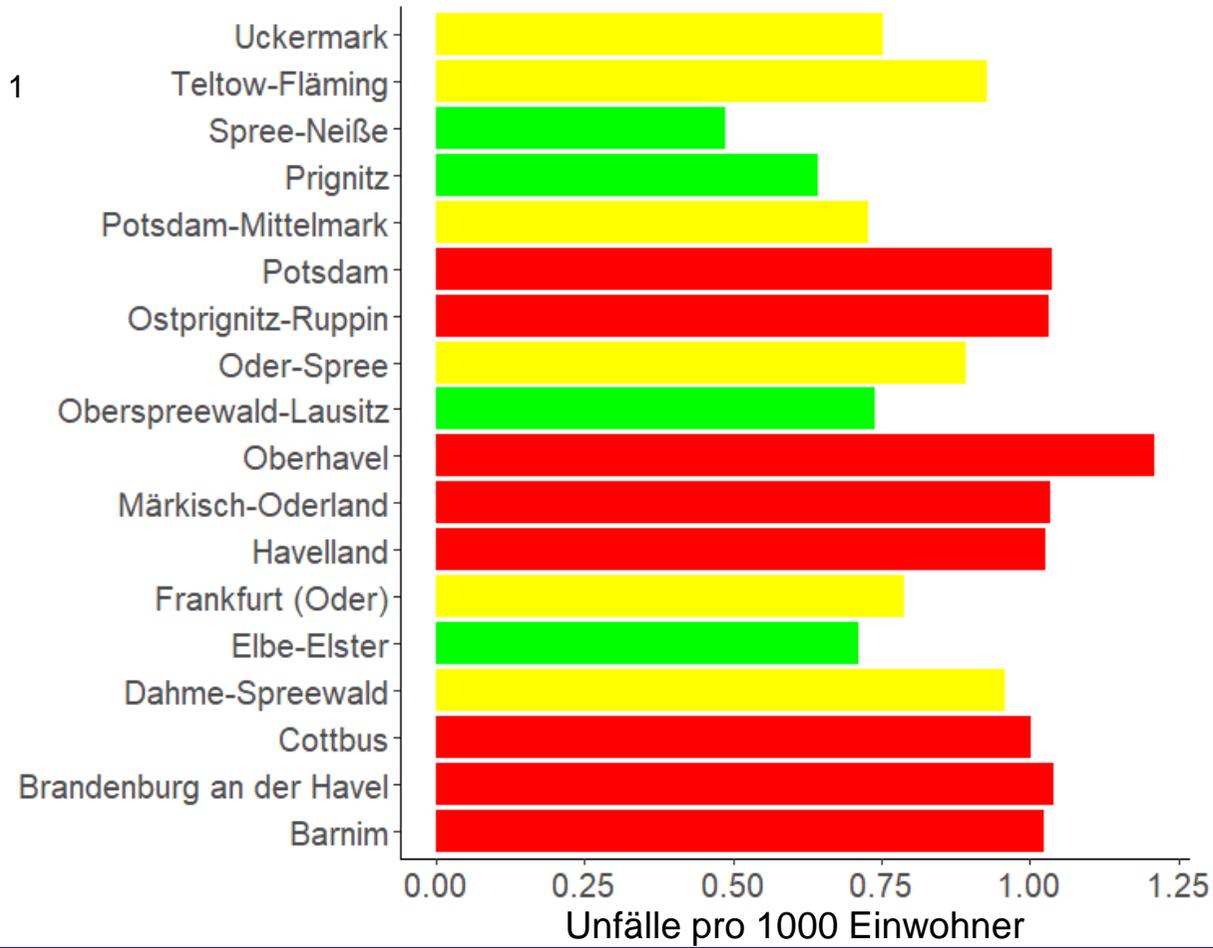
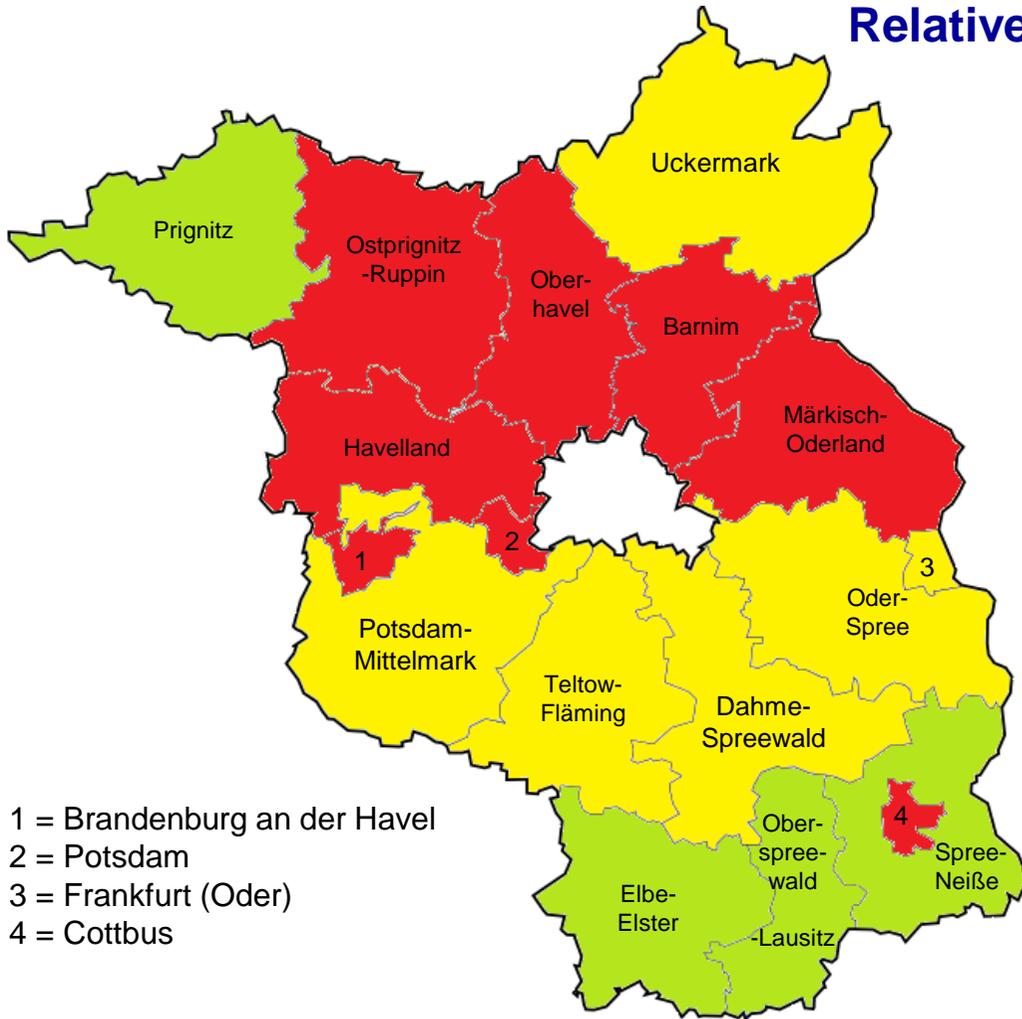


b) Relative Häufigkeiten je Altersstufe



# Häufigkeitsanalyse – Beispiel „Landkreise“

## Relative Häufigkeiten nach Landkreisen



# Prototypische Gefährdungssituation 1

## Befahren von Kreuzungen

*9-jähriger Junge wird auf dem Weg zur Schule von einem Auto erfasst, als er von einer Nebenstraße auf eine Hauptstraße fuhr. Er musste Vorfahrt gewähren und hielt an – bis er losfuhr.*



© JeopardyLab

- **Typische Situation:**
  - Kind fährt mit dem Fahrrad aus einer Seitenstraße, Einmündung, Ausfahrt oder vom Fahrbahnrand an eine kreuzende Straße oder Kreuzung.
- **Typische Konflikte:**
  - Wartepflicht vs. Vorfahrt
  - Sicherster Weg vs. kürzester Weg über die Kreuzung
- **Gefährdet sind vor allem ältere Kinder und Jungen.**
- **Unfallfolge sind häufig leichte Verletzungen.**
- **Typische Fehler der Kinder:**
  - Unvorhersehbare Verhaltensänderungen (z. B. plötzliches Losfahren)
  - Nichtbeachtung des kreuzenden Verkehrs

# Prototypische Gefährdungssituation 2

## Überqueren von Fahrbahnen

*4-jähriges Kind tritt plötzlich zwischen zwei parkenden Autos auf die Fahrbahn. Dem PKW blieb nur die Notbremsung.*



© Uwe Anspach | dpa

- **Typische Situation:**
  - Kleinkind will eine Straße überqueren, sucht den kürzesten Weg und läuft zwischen Sichthindernissen unvermittelt auf die Fahrbahn.
- **Vor allem junge Kinder sind gefährdet.**
- **Unfallfolge sind häufig schwere Verletzungen.**
- **Es liegen starke physische Hemmnisse vor.**
- **Typische Fehler:**
  - Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
  - Nichtbeachtung des fließenden Verkehrs
- **Typische Kognitions- und Verhaltensdefizite:**
  - Perspektivübernahmefähigkeiten
  - Mangelnde Verarbeitung und Integration von Sinnes-Informationen, z. B. von Distanzen und Geschwindigkeiten

# Unscharfe Gefährdungssituationen

## „Andere Fehler“

*4-jähriger Junge kommt mit leichten Verletzungen davon, als er auf dem Gehweg von der Pedale seines Fahrrades rutscht und in ein parkendes Auto fällt.*



© Imago | t-online

- **Ursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ ist bei Kinderunfällen sehr häufig.**
- **Unschärfen entstehen durch standardisierte, auf KfZ ausgerichtete Erfassung.**
- **Sonderziel der Analyse:**
  - Aufklärung der Kategorien „Andere Fehler“ und „Sonstige Unfälle“
  - Bildung neuer Kategorien für Kinderunfälle (z. B. unvermittelte Handlungsfehler)
  - Ausdifferenzierung der neuen Kategorien (z. B. durch sozialen Kontext oder Handlungsanspruch der Situation) wird vor allem möglich durch die Analyse der Unfallhergangsbeschreibungen

# Ausblick und weiteres Vorgehen

- **Nutzung weiterer Datenquellen zur Erweiterung, Validierung und Konkretisierung der Gefährdungssituationen:**
  - Anreicherung der Unfalldaten mit Detailinformationen aus den Unfallhergangsbeschreibungen (z. B. sozialer Kontext, Infrastrukturelemente, Sichthindernisse)
  - Abgleich der polizeilichen Unfalldaten mit den Unfalldaten der Versicherer
  - Befragung von Kindern, Eltern, pädagogischen Fachkräften und Experten zur Mobilität von Kindern
- **Befragung von pädagogischen Fachkräften zur aktuellen Umsetzung und zu den Bedarfen bei der Durchführung verkehrspädagogischer Angebote**
- **Ableitung von verkehrspädagogischen Implikationen:**
  - Nutzung der ermittelten Gefährdungssituationen für die Verkehrssicherheitsarbeit
  - Bereitstellung von altersspezifischen Maßnahmenempfehlungen für den Einsatz in der Kindertagesbetreuung
  - Anreicherung des Gefahrenwissens anhand der prototypischen Gefährdungssituationen
  - Anreicherung von Kompetenzmodellen für Kinder im Straßenverkehr anhand der ermittelten Gefährdungssituationen



# 3. Ergebnisse und Produkte des Projekts „KitaMoVe“ und ihre Verwendungsmöglichkeiten



# 3. Ergebnisse und Produkte des Projekts „KitaMoVe“ und ihre Verwendungsmöglichkeiten

- **Wesentliche Ergebnisse und Produkte:**

- Katalog mit den Formen der Mobilität und der Verkehrsteilnahme von 3- bis 10-jährigen Kindern sowie typischen Verkehrssituationen und den zu ihrer Bewältigung notwendigen Kompetenzen
- Katalog mit bewährten verkehrspädagogischen Lernangeboten und Lehr-Lernmaterialien für 3- bis 10-jährige Kinder
- Weiterbildungsmodul „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Kindertagesbetreuung“, bestehend aus fachdidaktisch aufbereiteten Ausbildungseinheiten einschließlich Lehr-Lernzielen und Lehr-Lerninhalten sowie Empfehlungen für Lehr-Lernmethoden, Lehr-Lernmaterialien und Zeitumfängen



# 3. Ergebnisse und Produkte des Projekts „KitaMoVe“ und ihre Verwendungsmöglichkeiten

- **Verwendungsmöglichkeiten:**

- Weiternutzung der prototypischen Verkehrssituationen mit Kindern von anderen Interessengruppen (z. B. Fahrerlaubniswesen für die Vorbereitung von Fahranfängern; Automobilindustrie und technische Prüfstellen für die Entwicklung / Prüfung automatisierter Fahrfunktionen)
- Visualisierung der Verkehrssituationen für die Entwicklung innovativer Lehr-Lernmaterialien
- Fortlaufende Aktualisierung und Erweiterung eines Überblicks über verkehrspädagogische Maßnahmen (z. B. Aufbau einer Maßnahmen-Datenbank, in der Interessierte nach passgenauen Maßnahmen filtern können)
- Ausweitung des Projekts auf andere Bundesländer (z. B. Ausdehnung des Fort- und Weiterbildungsangebots über Brandenburg hinaus)



# Projekt „KitaMoVe“

## Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Kindertagesbetreuung



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!