



SCHOOL-SCOUT.DE

Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

*Handbuch Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der
Grundschule - theoretischer Teil*

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de



Arbeitsmaterialien für Lehrkräfte

Kreative Ideen und Konzepte inkl. fertig ausgearbeiteter Materialien und Kopiervorlagen für einen lehrplangemäßen und innovativen Unterricht

Thema: Verkehrserziehung
Titel: Handbuch Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der
Grundschule - theoretischer Teil (135 S.)

Produktthinweis

Das Handbuch für die 1. Bis 4. Jahrgangsstufe gliedert sich in zwei Teile:

- theoretischer Teil: Er enthält alle wichtigen Grundlagen und Informationen, um Kinder zeitgemäß auf die Anforderungen im Straßenverkehr vorzubereiten und darüber hinaus Elemente aufzuzeigen, wie die angeforderten Kompetenzen und Schlüsselqualifikationen erreicht werden können.
Kostenlos beigefügt ist die Lehrplanvernetzung der Verkehrserziehung im bayerischen Lehrplan.
- Praxisteil: Er enthält mehr als 130 Arbeitsblätter zu einigen ausgewählten Lernfeldern und ermöglicht so eine flexible, individuelle und moderne Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Grundschule.

▶ Die Printausgabe mit Praxisteil auf CD-ROM bestellen Sie [hier](#). Für Ihre Bestellung im Olzog-Shop verwenden Sie Ihre eDidact-Registrierung.

Nutzungsbedingungen

Die Materialien dürfen nur persönlich für Ihre eigenen Zwecke genutzt und nicht an Dritte weitergegeben bzw. Dritten zugänglich gemacht werden. Sie sind berechtigt, für Ihren eigenen Bedarf Fotokopien zu ziehen, bzw. Ausdrucke zu erstellen. Jede gewerbliche Weitergabe oder Veröffentlichung der Materialien – auch auszugsweise – ist unzulässig.

▶ Die vollständigen Nutzungsbedingungen finden Sie [hier](#).

Haben Sie noch Fragen? Gerne hilft Ihnen unser Kundenservice weiter:

[Kontaktformular](#) | ✉ Mail: service@olzog.de
✉ Post: Olzog Verlag | c/o Rhenus Medien Logistik GmbH & Co. KG
Justus-von-Liebig-Str. 1 | 86899 Landsberg
☎ Tel.: 0 81 91/97 000 220 | 📠 Fax: 0 81 91/97 000 198
www.olzog.de | www.edidact.de

Vorwort

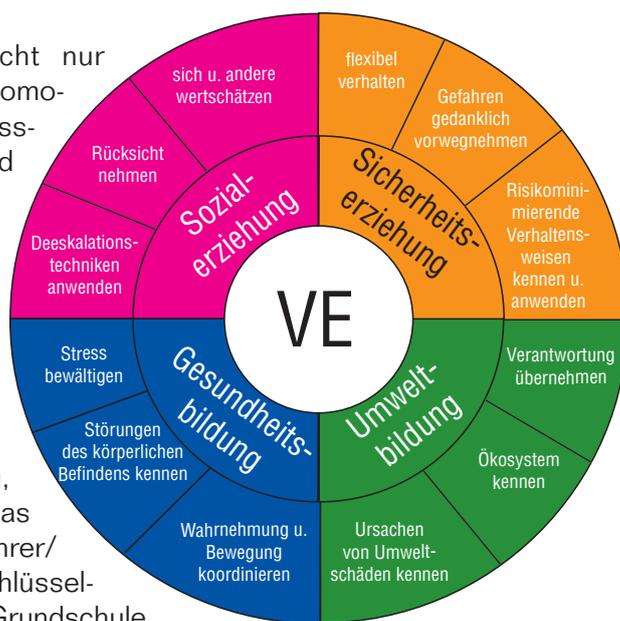
Verkehrserziehung ist ein wichtiger Bestandteil des Bildungsauftrages. Sie beginnt im Elternhaus sowie in den Kindertagesstätten. Als fachübergreifende Bildungsaufgabe wird sie in der Grundschule fortgesetzt. Dort soll die Verkehrs- und Mobilitätserziehung – beginnend mit dem Schulwegtraining in den ersten Schultagen – die Kinder befähigen, sich zunehmend **selbstständig und sicher** auf dem Schulweg und in der Freizeit im Straßenverkehr zu bewegen und die Anforderungen des täglichen Mobilitätsgeschehens zu bewältigen.

Kinder sollten unter Berücksichtigung der altersspezifischen Erfahrung und Wahrnehmung, ergänzt durch gezielte psychomotorische Übungen, situationsbezogene und vorausschauende Verhaltensweisen im Straßenverkehr trainieren. Ziel ist die Förderung eines gesicherten Verständnisses für das komplexe System Straßenverkehr bei Kindern, das Beherrschen der notwendigen Regeln sowie die Bereitschaft Verantwortung für sich, für die Umwelt und für die Anderen zu übernehmen. Die Schüler und Schülerinnen erlernen, dass Rücksichtnahme bei der Teilnahme am Straßenverkehr auch erfordern kann, auf eigene Vorrechte zu verzichten. Neben grundlegenden Aspekten der Verkehrssicherheit berücksichtigt die Verkehrs- und Mobilitätserziehung auch wichtige Ziele der Sozial-, der Gesundheits- und der Umwelterziehung. Die Anbahnung dieses sozial-, sicherheits- und umweltbewussten Verhaltens bei Kindern und Jugendlichen zur Unfallverhütung, ist hierbei eine wichtige pädagogische Aufgabe.

Verkehrs- und Mobilitätserziehung vermittelt also nicht nur Kompetenzen im Bereich der Wahrnehmung und der Psychomotorik, sowie im Bereich des umwelt- und gesundheitsbewussten Verhaltens. Sie ist auch in der Lage, personale und soziale Kompetenzen und Schlüsselqualifikationen wie z.B. Toleranz, Selbstbeherrschung, Teamfähigkeit, Verlässlichkeit, Rücksichtnahme und Verantwortungsbereitschaft bei Kindern und Jugendlichen zu entwickeln.

Diese Zielsetzung bildet die Basis für das Konzept dieses Handbuches.

Vor dem Hintergrund der Sicherheits- und Sozialerziehung, sowie der Umwelt- und Gesundheitserziehung liefert das Handbuch **„Verkehrserziehung in der Grundschule“** Lehrer/Innen das Rüstzeug, um diese Kompetenzen und Schlüsselqualifikationen bei den Schüler- und Schülerinnen in der Grundschule anzubahnen, aufzubauen und zu fördern.



Das Handbuch für die 1. bis 4. Jahrgangsstufe gliedert sich dabei in zwei Teile:

- theoretischer Teil: Er enthält alle wichtigen Grundlagen und Informationen, um Kinder zeitgemäß auf die Anforderungen im Straßenverkehr vorzubereiten und darüber hinaus Elemente aufzuzeigen, wie die angeforderten Kompetenzen im Bereich der Verkehrserziehung erzielt werden können.
- Praxisteil: Er enthält mehr als 130 Arbeitsblätter zu einigen ausgewählten Lernfeldern und ermöglicht so eine flexible, individuelle und moderne Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Grundschule.

Inhaltsverzeichnis

1. Zur Einführung: 6- bis 10/11-Jährige als Verkehrsteilnehmer	5
2. Zu den Bildungsstandards im Erziehungsbereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität in der Primarstufe	11
2.1 Die zu erwerbenden spezifischen Kompetenzen im Bereich der Sicherheitserziehung	
2.1.1 Voraussetzungen für ein verkehrssicheres Verhalten	13
2.1.2 Materialien zum Thema „Gefahren gedanklich vorwegnehmen“	14
2.1.2.1 Kritische Verkehrspartner (3-A-Training)	15
2.1.2.2 Kritische Straßen	21
2.1.2.3 Kritische Tageszeiten und Wetterlagen	31
2.1.2.4 Kritische Begegnungen	36
2.1.2.5 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	38
2.1.3 Materialien zum Thema „Risikominimierende Verhaltensweisen kennen u. anwenden“	40
2.1.3.1 Materialien zu den gesetzlichen Vorschriften	40
2.1.3.2 Materialien zum „defensiven Verkehrsverhalten“	47
2.1.3.3 Materialien zum Erwerb motorischer und koordinativer Fertigkeiten	50
2.1.3.4 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	58
2.1.4 Materialien zum Thema „Flexibles Verhalten“	60
2.1.4.1 Anpassung als Grundlage für das sichere Verkehrsverhalten	60
2.1.4.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst- und Fremdbild	60
2.2 Die zu erwerbenden spezifischen Kompetenzen im Bereich der Sozialerziehung	
2.2.1 Voraussetzungen für ein soziales Verkehrsverhalten	61
2.2.2 Materialien zum Thema „Sich selbst und andere wertschätzen“	61
2.2.3 Materialien zum Thema „Rücksicht nehmen“	62
2.2.3.1 Materialien zu den Themen „Kommunikation, Kooperation und Empathie im Straßenverkehr“	62
2.2.3.2 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	64
2.2.4 Materialien zum Thema „Deeskalationstechniken anwenden“	65
2.2.4.1 Ursachen und Entstehung von Aggressionen	65
2.2.4.2 Strategien zur Aggressionsvermeidung und Aggressionsverarbeitung	66
2.2.4.3 Beeinflussung des erwünschten Verkehrsverhaltens durch Vorurteile, Gewohnheiten, Lebensstil	66
2.3 Die zu erwerbenden spezifischen Kompetenzen im Bereich der Umwelterziehung	
2.3.1 Voraussetzungen für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten	68
2.3.2 Materialien zum Thema „Die Funktionen des Ökosystems kennen“	68
2.3.3 Materialien zum Thema „Ursachen von Umweltschäden kennen“	70

2.3.3.1 Anthropogene Umwelttoxene	70
2.3.3.2 Der Verkehr als anthropogene Umwelttoxene	72
2.3.3.3 Umweltbelastung durch unterschiedliche Verkehrsmittel	77
2.3.3.4 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	78
2.3.4 Materialien zum Thema „Verantwortung übernehmen“ Umweltvernunft – Umweltverantwortung	79

2.4 Die zu erwerbenden spezifischen Kompetenzen im Bereich der Gesundheitserziehung

2.4.1 Voraussetzungen für ein gesundheitsbewusstes Verkehrsverhalten	80
2.4.2 Materialien zum Thema „Wahrnehmung und Bewegung koordinieren“ (Sensomotorik). 80	
2.4.2.1 Die Leistungen der Sinnesorgane als Grundlage des richtigen Verhaltens	80
2.4.2.2 Formen des Reagierens	83
2.4.2.3 Das Auge als Steuerungsorgan	85
2.4.2.4 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	86
2.4.3 Materialien zum Thema „Störungen des körperlichen Befindens kennen“	87
2.4.3.1 Gesundheitszustand	87
2.4.3.2 Ernährung	88
2.4.3.3 Ermüdung	89
2.4.3.4 Alkohol	89
2.4.3.5 Medikamente	90
2.4.3.6 Drogen	91
2.4.3.7 Erste Hilfe	91
2.4.3.8 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	98
2.4.4 Materialien und Arbeitsblätter zum Thema „Stress bewältigen“	99

2.5 Die zu erwerbenden spezifischen Kompetenzen in Bezug auf das Verkehrssystem insgesamt

2.5.1 Der Straßenverkehr – ein vom Menschen geschaffenes Produkt	100
2.5.2 Die öffentlichen Verkehrsmittel	101
2.5.3 Kapitelbezogene Arbeitsblätter	101

3. Stichworte zum didaktischen Vorgehen 102

Literaturverzeichnis 103

Zur Einführung: 6- bis 10/11-Jährige als Verkehrsteilnehmer

Kinder als Fußgänger

Gegen Ende des 5. bzw. Anfang des 6. Lebensjahres endet der Lebensabschnitt des Kleinkindes, denn dann ist die Entwicklung der „**natürlichen**“ **Sensomotorik** weitgehend abgeschlossen. Die Koordination von Sehen und Bewegen funktioniert bereits und der junge Mensch verfügt jetzt über eine große motorische Leistungsfähigkeit, eine große Körpergewandtheit sowie ein großes körperliches Geschick. Er besitzt nun alles, was er braucht, um mit dem Fortbewegungsmittel „Beine“ sicher ans Ziel zu kommen. Dabei erreicht er, wenn er läuft, schon eine relativ hohe Geschwindigkeit. Auch seine Reaktionszeiten sind wesentlich kürzer als die eines Kleinkindes.

Das **Wahrnehmungsvermögen** ist nun voll funktionsfähig. Die Informationsaufnahme mithilfe der Sinnesorgane erfolgt einwandfrei. Dies gilt auch für die Informationsverarbeitung. Das Kind kann jetzt genau unterscheiden, was es in der Welt der Wirklichkeit und was es nur in der Welt der Fantasie erlebt. Das, was ihm noch fehlt, ist ein umfangreicheres Vertrautsein mit den ersten Anzeichen von Gefahren im Straßenverkehr, verbunden mit jenen „Einsichten“, die im Verkehr verhaltensregulierend wirken, also das, was man heute als den **fußgängerspezifischen Verkehrssinn** bezeichnet. Bisher war es zu einer solchen Erfahrungsbildung und zur Gewinnung solcher Einsichten nur in ganz engem Rahmen gekommen, weil der Entwicklungsstand der Gehirnstruktur die Entwicklung des Verkehrssinns nur in sehr begrenztem Umfang zuließ. Nun kommt es, deutlich erkennbar in der Positronenemissionstomographie (PET), der Magnetresonanztomographie (MRT), der Elektroenzephalographie (EEG) und anderen bildgebenden Verfahren zur Erfassung der Gehirnaktivitäten, zu einem starken Entwicklungsschub im Sinne eines **zerebralen Reifungsprozesses im Bereich der Gehirnrinde (Cortex)**.

Dieser Reifungsprozess führt zur Entfaltung der **intellektuellen Fähigkeiten**. Um das 7. Lebensjahr herum erweitert sich das Fassungsvermögen für vielfältigere und komplexere äußere Strukturen und Zusammenhänge ganz enorm. Dazu zählt auch das Verständnis für die Spielregeln des Straßenverkehrs. Das Kind kennt nun nicht nur die einschlägigen Verkehrsvorschriften, sondern kann sein Verhalten so steuern, dass es ihnen entspricht. Auch das Nachdenken über das Verhalten anderer erreicht um das 8. Lebensjahr herum ein neues Stadium: 8-Jährige sind bereits in der Lage, sich in andere Menschen hineinzuversetzen bzw. die Wirkung des eigenen Verhaltens auf andere zu bedenken.

Des Weiteren nehmen ab dem 6. bzw. 7. Lebensjahr die große Ablenkbarkeit ebenso wie die ungesteuerte Impulsivität und Spontaneität, die zum Wesen des Kleinkinds gehörten, immer mehr ab. Parallel dazu verbessert sich die **Konzentrationsfähigkeit** immer mehr, sodass das Kind schulfähig wird. An die Stelle der monozentrischen Aufmerksamkeitszuwendung tritt nun eine **Flexibilisierung der Aufmerksamkeitsverteilung**: Das Kind kann jetzt mehrere Dinge zur gleichen Zeit beobachten und auch die Signale aus der Netzhautperipherie schon auswerten. Verändert sich etwas am Rande des Gesichtsfeldes, wendet der 6-Jährige diesem Geschehen bereits seinen Blick zu, während das jüngere Kind damit noch nichts anfangen kann.

Weiter wird eine **Hinwendung zur Realität** deutlich. Die Zeit des Märchens ist vorbei, die Einstellung wird nüchtern und sachbezogen. Verbunden mit einer vermehrten Zuwendung zur Außenwelt steigert sich die bereits ab dem 1. Lebensjahr vorhandene Neugierde zu einem ausgeprägten Wissensdrang, der bis zur **Lernbegierde** geht. Die Erfahrungsbildung wird gefördert, weshalb die Entwicklung des Verkehrssinns einen großen Schritt vorankommt. Eine Entwicklung, die umso schneller und intensiver verläuft, je mehr sie durch die Erzieher unterstützt wird.

Schließlich erstreckt sich dieser Entwicklungsschub auch auf die Verhaltensdispositionen. In der Regel wissen die Kinder etwa ab dem 8. Lebensjahr auch **verhaltensübergreifende ethisch-moralische und gesetzliche Normen** selbstständig anzuwenden und auch Verantwortung für sich und andere zu übernehmen. Sie sind bereits in der Lage, aus eigener Einsicht zu entscheiden, was Gut oder Böse, Richtig oder Falsch ist. Eine wichtige Voraussetzung für Disziplin und Verantwortung im Verkehr, also für das, was man gelegentlich als **Verkehrsmoral** bezeichnet.

Geht die allgemeine Entwicklung der psychophysischen Leistungsfähigkeit und des fußgängerspezifischen Verkehrssinns nun immer mehr in Richtung „Fußgängerreife“, so gibt es in dieser Zeit doch noch drei Faktoren, welche die Verkehrssicherheit des Schulkindes erheblich beeinträchtigen können. Der **Bewegungsdrang** ist in diesem Lebensaltersabschnitt relativ stark ausgeprägt. Zu beobachten ist dies bei tobenden Kindern während der Pause auf dem Schulhof, und auch beim Spielen auf der Straße zeigt sich nun eine sehr viel größere Laufdynamik, die dazu führen kann, dass der herannahende Verkehr dabei übersehen wird.

Hinzu kommt, dass Kinder das Bedürfnis haben, mit anderen Kindern ihre Zeit zu verbringen, das sogenannte **Gesellschaftsbedürfnis** (sociability). Auf der Straße treten Schulkinder jetzt schon relativ häufig als Gruppe in Erscheinung. Läuft dort der Erste dieser Gruppe über die Fahrbahn, nachdem er sich orientiert hat, dass dies ohne Gefährdung möglich ist, folgen die anderen meistens relativ blind hinterher. Für die Nachzügler hat sich jedoch oft die Verkehrssituation geändert. Im schlimmsten Fall wird ein Kind von einem Auto oder einem Motorrad erfasst, das beim Betreten der Fahrbahn des Anführers der Gruppe noch weit entfernt war.

Schließlich zeigen die Kinder gegen Ende dieser Entwicklungsphase ein immer stärkeres **Probierverhalten**. Die Kinder wollen verstärkt ausprobieren, wo ihre eigenen Grenzen liegen und lernen, diese auch richtig einzuschätzen. Das Probierverhalten wird leider oft auch auf der Straße praktiziert. Manchmal nimmt dies sogar den Charakter von Mutproben an, wenn Kinder knapp vor einem herankommenden Fahrzeug die Straße überqueren. Ein erhöhtes Unfallrisiko ist hier offensichtlich.

Kinder als Radfahrer

Grundschüler nehmen am Straßenverkehr nicht nur als Fußgänger, sondern auch schon als Radfahrer teil.

Wie bereits bei der Entwicklung des Menschen zur „Fußgängerreife“ dargestellt wurde, ist um das 5./6. Lebensjahr herum die **Entwicklung der Wahrnehmungsfunktion** weitgehend abgeschlossen. Auch die Qualität der Informationsverarbeitung hat sich nun durch die zerebralen Reifungsprozesse ganz erheblich verbessert, was sich beim Erlernen des Radfahrens positiv auswirkt. Die Kinder verfügen nun nicht nur über einen voll entwickelten **Gleichgewichtssinn**, sondern sind auch in der Lage, jenes neue „Verrechnungsprogramm“ aufzubauen, das nötig ist, um das Fahrrad während der Fahrt optimal zu stabilisieren.

Im gleichen Zeitraum erreicht das Kind in Bezug auf die **motorische Leistungsfähigkeit** einen ersten Höhepunkt. Begünstigt wird dies durch den **ersten Gestaltwandel**, der zu einer Veränderung der Körperproportionen führt. Diese Körperproportionen beeinflussen die motorischen Fähigkeiten und Fertigkeiten entscheidend. Zwischen dem 3. und 5. Lebensjahr dominiert noch der Kopf und der Rumpf den gesamten Körper, weshalb den Kindern in diesem Lebensalter das sichere Balancieren des verhältnismäßig großen Rumpfes gelegentlich Schwierigkeiten bereitet. Um das 6. Lebensjahr herum beginnen sich die Extremitäten zu strecken. Die proportionale Abnahme der Anteile von Kopf und Rumpf an der Gesamtkörperproportion schafft nicht nur optimale physikalische Bedingungen bezüglich des Körperschwerpunktes, sondern ermöglicht es dem Kind auch, kompliziertere Tätigkeiten auszuüben und sich komplexe motorische Muster anzueignen. Das **ideale Alter** für das motorische Lernen ist jetzt erreicht. Es erleichtert einerseits die Entfaltung der Fähigkeit zum Halten des Gleichgewichts auf dem Fahrrad, fördert andererseits die Erweiterung der **Fußgänger-Sensomotorik** zur **Radfahrer-Sensomotorik**.

Hinzu kommt die große allgemeine Lernfähigkeit, ja sogar Lernbegierde in allen Bereichen. Dies wiederum bewirkt eine Beschleunigung der Erfahrungsbildung sowohl im Hinblick auf das Fußgänger- als auch auf das Radfahrer-Verhalten. In dieser Phase macht ein Schulkind den ersten Schritt in Richtung „Radfahrerreife“.

Die systematische und planmäßige Einführung des Kindes in den Umgang mit dem Fahrrad erleichtert dieses Hineinwachsen selbstverständlich, was sich auch in der Unfallstatistik deutlich zeigt. Eine Untersuchung aus dem süddeutschen Raum zeigt, dass ca. zwei Drittel (68,9 %) aller Radfahrurfälle der 10- bis 12-Jährigen, von jenen 4 % verursacht wurden, die an ihren Schulen keinen Fahrradverkehrsunterricht hatten.

Neben diesen positiven Entwicklungsansätzen gibt es allerdings einige andere Faktoren, welche die Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren in diesem Altersabschnitt beeinträchtigen können. In erster Linie gehört hierzu der Bewegungsdrang, der durch die damit verbundene Funktionslust – dem Fahrvergnügen – oft noch recht unkritisch und ungebremst ausgelebt wird. Aus lauter Fahrvergnügen werden dann mitunter gefährliche Situationen übersehen oder falsch eingeschätzt.

Ein weiterer negativer Einfluss auf die Verkehrssicherheit ergibt sich aus dem Bedürfnis mit anderen Gleichaltrigen zusammen zu sein (Gesellungsbedürfnis), besonders in der zweiten Hälfte dieser Altersperiode. Die Jugendlichen fahren in Gruppen, weil ihnen dies noch mehr Spaß bereitet. Dabei wird dem Anführer „blindlings“ hinterhergefahren und oft übersehen, dass sich die Verkehrssituation für die nachfolgenden Radfahrer bereits gefährlich verändert hat.

Schließlich spielt auch beim Fahrradfahren das **Lernen am Modell** eine gewichtige Rolle. Die Schulkinder fahren gemeinsam mit den Eltern und erleben, wie sich diese oft unbekümmert über die Verkehrsregeln hinwegsetzen. So wird die falsche Fahrbahnseite benutzt, in Einbahnstraßen gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung gefahren, bei Rot die Kreuzung überquert etc. Eltern demonstrieren hier ein Verhalten, das in diametralem Gegensatz zu den Intentionen der schulischen Verkehrserziehung und den Anliegen der Verkehrssicherheitsarbeit steht. So lernen die Kinder in der Schule das richtige Verkehrsverhalten und bemühen sich zunächst um richtiges Verhalten. Dann erleben sie aber, dass ihre Eltern regelwidrig fahren und dass dabei meistens nichts passiert. Also imitieren sie ihre Eltern – zunächst vielleicht noch mit schlechtem Gewissen, dann aber subjektiv immer sicherer. Dabei erfahren Kinder letztendlich meist noch eine Bestätigung, weil sie durch das Übertreten der Verkehrsregeln schneller und bequemer ans Ziel kommen als bei korrekter Fahrweise. Hier begegnen wir erstmals in ausgeprägter Weise dem Phänomen der „negativen Verstärkung“ durch folgenlos gebliebenes Fehlverhalten im Straßenverkehr. Das falsche Handeln wird belohnt und deshalb auch später weiter praktiziert.

Zusammenfassendes Psychogramm des Verkehrsverhaltens des Grundschulkindes (6. bis 10./11. Lebensjahr)

Gute Verkehrsbeobachtung	Die Entwicklung des Wahrnehmungsvermögens ist nun weitgehend abgeschlossen. Die Voraussetzungen für das schnelle und richtige Wahrnehmen sind nun gegeben, auch die Fähigkeit, erste Anzeichen von Gefahren bereits in deren Vorfeld zu erkennen („Verkehrssinn“) wird im Laufe dieser Entwicklungsphase immer besser.
Verkehrsgerechte Informationsverarbeitung	Der Erfahrungsschatz wird immer größer. In Verbindung damit entstehen immer mehr Wahrnehmungsmuster, mit deren Hilfe die Informationen über das Verkehrsgeschehen unter sicherheitsrelevanten Aspekten selektiert werden. Die Entwicklung des Verkehrssinns macht große Fortschritte.
Fluktuierende Aufmerksamkeitsverteilung	Die Kinder sind an allem interessiert, was auf der Straße abläuft, sie beobachten es aufmerksam und genau. Die fast ausschließlich monozentrische Aufmerksamkeitszuwendung des Kindes schwindet nahezu völlig.
Ausgeprägter Wissensdrang und starke Lernbegierde	Der Wissensdrang ist in keinem Entwicklungsabschnitt des Lebens so stark und ausgeprägt wie jetzt.
Entwicklung einer „Verkehrsmotivität“	Mit der Entfaltung der intellektuellen Fähigkeiten beginnen die Kinder die Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge im Verkehr immer besser zu erfassen.
Begreifen der Verkehrsregeln	Den Schulkindern sind die für den Fahrradverkehr gültigen Verkehrsregeln und Verkehrssignale bereits bekannt. Wenn sie sich dennoch nicht immer an sie halten, dann wegen des negativen Vorbilds der Eltern. Gegen Ende der Phase beginnen sie den Sinn von konkreten Vorschriften zu hinterfragen.
Gute Fahrzeugbeherrschung	Die Kinder können nun ihre Spur halten und stürzen bei angemessenem Fahrtempo in der Regel nicht mehr.
Ausgeprägter Bewegungsdrang; Fahrvergnügen	Die Schulkinder benutzen das Fahrrad nicht nur, um rasch ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Oft fahren sie nur deshalb durch die Gegend, weil ihnen das schnelle Fahren Spaß macht. Dabei erkennen sie manchmal infolge Fehlens einschlägiger Erfahrungen nicht, wann wie schnell zu schnell ist.
Starkes Geselligkeitsstreben	Beim Gehen oder Fahren in Gruppen folgen sie oft blindlings dem Gruppenersten. Dadurch erhöht sich für die letzten Kinder oft das Unfallrisiko.
Ausgeprägtes Probierverhalten	Gegen Ende dieser Entwicklungsphase wollen die Kinder die Grenzen ihres eigenen Könnens kennenlernen und geraten dadurch oft in unfallträchtige Situationen.



SCHOOL-SCOUT.DE

Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

*Handbuch Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der
Grundschule - theoretischer Teil*

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de

