

# Überforderte Kinder

## Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an die Verkehrssicherheitsarbeit?

**Maria Limbourg**

Universität Essen

**Bericht über die Tagung „Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr - Forderungen an die Praxis. Schweizerisches Institut für Verwaltungskurse, St Gallen, 1997.**

### 1. Einleitung

Seit Jahrzehnten nimmt in Europa die Zahl der Autos zu. Parallel dazu hat die Zahl der Kinder in der Bevölkerung stetig abgenommen. Heute gibt es bei uns fast viermal so viele Autos wie Kinder. Der Lebens- und Handlungsraum unserer Kinder wird durch den Strassenverkehr stark eingeschränkt. Je weniger Kinder es in unserer Gesellschaft gibt, um so schwieriger ist es, ihre Interessen politisch durchzusetzen. Es gibt inzwischen mehr wahlberechtigte Personen, die ein Auto haben, als Personen, in deren Haushalt ein Kind lebt. Aus diesem Grund werden Kinderinteressen in der Verkehrspolitik, in der Stadt- und Verkehrsplanung, in der Verkehrsrechtsprechung und bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung nicht ausreichend berücksichtigt - ganz besonders dann, wenn sie mit den Interessen der Autofahrer im Widerspruch stehen (vgl. FLADE und LIMBOURG, 1997, LIMBOURG, 1996).

Wie sieht es in so einer Gesellschaft mit der Mobilität unserer Kinder aus? Immer mehr Kinder werden von ihren Eltern zum Kindergarten, zur Schule und zum Sportplatz gebracht, weil diese Angst um ihre Kinder haben. Dadurch wird der Verkehr in der Umgebung von Schulen und in Wohngebieten noch stärker. Immer mehr Kinder sitzen nachmittags vor dem Fernseher, weil sie auf der Strasse nicht spielen dürfen - es ist zu gefährlich. Mehr Sicherheit für unsere Kinder wurde - zumindest teilweise - durch einen Rückzug aus dem Strassenraum erreicht. Bewegungsmangel und Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen sind die Folge. Und die Kinder haben keine Chance, im Strassenverkehr „sichere“ Verhaltensweisen zu erlernen und einzuüben (vgl. LIMBOURG, 1996, HÜTTENMOSER, 1995, 1997).

Kinder benötigen für ihre körperliche, geistige und soziale Entwicklung einen Freiraum für Spiel, Bewegung und Geselligkeit - möglichst in der Nähe ihrer Wohnung. Und sie benötigen auch die Möglichkeit, ihr Wohnumfeld selbständig zu erkunden, Freunde zu besuchen, ihre Schul- und Spielwege alleine zurückzulegen, Einkäufe zu erledigen usw. Fehlen diese Möglichkeiten, können körperliche, geistige und soziale Defizite auftreten (z. B. motorische Störungen, Aufmerksamkeits- und Konzentrationsstörungen, aggressives und unsoziales Verhalten, Leistungsstörungen in der Schule und vieles mehr) - ganz besonders bei Kindern, die in zu kleinen Wohnungen ohne Garten und ohne Spielplätze in der Umgebung aufwachsen müssen. Viele dieser Fähigkeiten sind gerade im Strassenverkehr besonders wichtig und Defizite in diesen Bereichen erhöhen wiederum das Unfallrisiko und vermindern die Bereitschaft, sich im Strassenverkehr sozial und partnerschaftlich zu verhalten.

Aus diesen Gründen müssen wir versuchen, den Strassenverkehr an die Leistungsmöglichkeiten der Kinder anzupassen, damit diese sich zu Fuss oder mit dem Velo sicher durch ihr Wohn- und Schulumfeld bewegen können. Wir müssen versuchen, die kindlichen Unfallzahlen zu reduzieren, ohne den Freiraum für Kinder im Strassenraum einzuschränken. Zu diesem Zweck müssen wir die Leistungsmöglichkeiten von Kindern unterschiedlicher Altersstufen im Strassenverkehr

kennenlernen und feststellen, in welchen Verkehrssituationen sie überfordert und dadurch gefährdet sind.

## **2. Die Leistungsfähigkeiten von Kindern im Strassenverkehr**

Zur Vermeidung von Unfällen im Strassenverkehr benötigen Kinder eine Reihe von Fähigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit ausgebildet werden. Diese Entwicklung vollzieht sich nicht immer im gleichen Tempo, so dass die Altersangaben nur als grobe Richtwerte anzusehen sind, mit großen interindividuellen Schwankungen. Und sie hängt auch stark von der „Erfahrung“ ab, die ein Kind im Verkehr machen kann oder darf. Kindern, die immer mit dem Auto transportiert werden, fehlen diese Erfahrungsmöglichkeiten und das behindert und verzögert die Entwicklung der entsprechenden Fähigkeiten.

Kindern werden erst mit ca. 10 Jahren zu Fussgängern und mit ca. 14 Jahren zu Velofahrern, deren Verhalten im Strassenverkehr für die Autofahrer berechenbar ist. Durch die vor diesen Altersstufen vorhandenen Defizite geraten jüngere Kinder immer wieder in gefährliche Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die leider manchmal mit einem Unfall enden. Durch Verkehrserziehung lassen sich diese altersbedingten Defizite nur zum Teil ausgleichen.

Die Überforderung der Kinder unterschiedlicher Altersstufen im Strassenverkehr ist die Folge von Defiziten in folgenden Bereichen der psychologischen Entwicklung (vgl. Übersicht bei LIMBOURG, 1994 und ELLINGHAUS und STEINBRECHER, 1996):

### **a) Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein**

Ein Bewusstsein für „Sicherheit“ und „Gefahr“ entwickelt sich in drei Stufen (vgl. auch LIMBOURG, 1997):

#### **1. Stufe:**

Auf der ersten Stufe lernen die Kinder, gefährliche Situationen im Strassenverkehr zu erkennen, aber erst dann, wenn sie schon akut gefährdet sind. Wenn z. B. ein Kind, das einen steilen Abhang mit dem Velo herunterfährt und immer schneller wird, Angst bekommt, hat es schon ein akutes Gefahrenbewusstsein. In diesem Stadium lässt sich der Unfall kaum mehr vermeiden, die Wahrnehmung der Gefahr kommt in der Regel zu spät. Diese erste Stufe wird mit ca. 5 bis 6 Jahren erreicht.

#### **2. Stufe:**

Auf der zweiten Stufe lernen die Kinder, Gefahren vorauszusehen, d.h. sie lernen zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten könnten (vorausschauendes Gefahrenbewusstsein). Erkennt das Kind z. B. das Velofahren auf abschüssigen Wegen gefährlich ist, hat es schon ein vorausschauendes Gefahrenbewusstsein. Diese Stufe wird mit ca. 8 Jahren erreicht.

#### **3. Stufe:**

Auf der dritten Stufe lernen Kinder, vorbeugende Verhaltensweisen bewusst einzusetzen, um Gefahren zu reduzieren (Präventionsbewusstsein). Ein Kind, das einen Umweg in Kauf nimmt, um eine Strasse sicher zu überqueren, hat schon ein Bewusstsein für vorbeugende Massnahmen entwickelt. Diese Stufe wird erst mit ca. 9 bis 10 Jahren erreicht.

Eine einigermaßen „sichere“ Teilnahme am Straßenverkehr kann erst dann erwartet werden, wenn die Kinder die dritte Stufe erreicht haben (Bewusstsein für vorbeugende Massnahmen), aber auch

das Erreichen der zweiten Stufe (vorausschauendes Gefahrenbewusstsein) bringt schon eine deutliche Sicherheitserhöhung für die Kinder.

## **b) Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung**

Jüngere Kinder (bis ca. 6 Jahren) können noch kaum Entfernungen schätzen, d.h. sie können nicht richtig beurteilen, ob ein herankommendes Fahrzeug noch sehr weit entfernt oder schon sehr nahe ist.

Die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für ältere Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten richtig einschätzen. Sehr junge Kinder (3-4 Jahre) können noch nicht einmal ein stehendes von einem fahrenden Auto unterscheiden.

## **c) Einfühlungsvermögen**

Jüngere Kinder (bis ca. 7 Jahren) können sich noch nicht in andere Personen hineinversetzen, sie schließen von sich auf andere. Da sie selbst in der Lage sind, auf der Stelle stehen zu bleiben, gehen sie davon aus, dass auch Autos sofort anhalten können. Deshalb verstehen sie nicht, dass ein Auto einen Bremsweg benötigt. Sie erkennen auch nicht, dass ein Auto abbiegen will, dass es bremst, usw. Wenn sie das Auto sehen nehmen sie an, dass der Fahrer auch sie sieht. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können seine Zeichen nicht richtig deuten - und das kann zu verhängnisvollen Missverständnissen führen.

## **d) Aufmerksamkeit und Konzentration**

Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit auf die gefährliche Situation gerichtet ist, d. h. wenn sie sich auf die relevante Situation „konzentrieren“ und nicht durch andere Sachen „abgelenkt“ sind. Die Aufmerksamkeit von Kindern richtet sich spontan sehr stark auf nicht verkehrsbezogene Objekte (Tiere, spielende Kinder, Kiosk usw.). Ampeln, Fahrzeuge, Fussgängerüberwege usw. werden sehr viel seltener beachtet - sie sind für Kinder nicht interessant. Kinder lassen sich auch durch ihre eigenen Gedanken und Gefühle ablenken. So wird ein Kind, das gerade eine schlechte Zensur in der Schule bekommen hat, auf dem Weg nach Hause den Strassenverkehr kaum beachten. Ähnlich wird sich ein Kind verhalten, das von anderen Kindern geärgert wurde und jetzt auf dem Schulweg traurig oder wütend ist.

Die Entwicklung der Aufmerksamkeit und der Konzentrationsfähigkeit ist erst im Alter von ca. 14 Jahren vollständig abgeschlossen. Vorher können sich Kinder nicht auf zwei Sachen zugleich konzentrieren, sie können ihre Aufmerksamkeit nicht wie die Erwachsenen „teilen“. Ein Kind, das z. B. mit einem Ball spielt oder an die Anzahl der zu kaufenden Brötchen denkt, ist nicht in der Lage, zur gleichen Zeit auf den Verkehr zu achten.

Im Alter von 2 bis 4 Jahren wird die Aufmerksamkeit noch vorwiegend durch interessante Reize aus der Umwelt gesteuert (Tier, Spielzeuge, andere Kinder). In dieser Zeit sind die Kinder noch kaum in der Lage, die für ihre Sicherheit erforderlichen Aufmerksamkeitsleistungen zu erbringen.

Ab ca. 5 Jahren beginnen die Kinder, ihre Aufmerksamkeit bewusster zu steuern, sie lassen sich aber noch sehr leicht ablenken - auch im Alter von 6 bis 7 Jahren.

Erst ab ca. 8 Jahren sind die Kinder fähig, sich auch über eine längere Zeit (z. B. für die Gesamtdauer des Schulwegs) auf den Strassenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren.

Da sich die Konzentrationsfähigkeit der Kinder in der heutigen Zeit zunehmend verschlechtert (zu

viel Fernsehen, zu viele Computer-Spiele, Reizüberflutung), lassen sich inzwischen auch noch ältere Kinder (8- bis 12jährige) zu leicht ablenken - und das verringert ihre Verkehrssicherheit.

### **e) Spiele und Interessen**

Art und Umfang der Gefährdung von Kindern im Strassenverkehr hängen einerseits mit ihren Aufgaben zusammen (z. B. Kindergarten oder Schulweg, Einkaufen), andererseits aber auch mit ihren Interessen, Freizeitbeschäftigungen und Spielgewohnheiten.

In den ersten zwei Lebensjahren fesseln vor allem lebhaftere Eindrücke das Interesse der Kinder. Deshalb laufen sie schnell mal aus dem Kaufhaus oder aus dem Garten heraus - direkt vor ein Auto. Oder sie reißen sich plötzlich auf dem Gehweg von der elterlichen Hand los und laufen auf die Fahrbahn, wenn dort etwas für sie Interessantes zu sehen ist.

Zwischen dem 3. und dem 7. Lebensjahr vermischen sich Realität und Phantasie im Spiel: Das Velo ist ein Pferd oder ein Flugzeug, das Kind ist „Superman“. In seiner Phantasiewelt ist das Kind stark, für Gefahren ist darin kein Platz. Verkehrsunfälle sind die Folge dieser Vermischung von Realität und Phantasie im Spiel.

Zwischen dem 7. und dem 10. Lebensjahr gehen die Phantasiespiele deutlich zurück. Sportliche und soziale Aktivitäten rücken in den Vordergrund. Velofahren, Fussballspielen, Reiten usw. sind Beispiele solcher Tätigkeiten. Da viele dieser Aktivitäten auf der Strasse stattfinden, können sich dabei Unfälle ereignen.

### **f) Motorische Fähigkeiten**

Kinder sind unruhiger als Erwachsene, sie haben einen stärkeren Bewegungsdrang. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Strassen und werden für die Autofahrer unberechenbar.

Sie haben große Schwierigkeiten, einmal begonnene Handlungen (z. B. einen Ball nachlaufen) abzubrechen oder zu unterbrechen (z. B. um am Bordstein anzuhalten und sich umzusehen). Sie werden in der Regel hinter dem Ball herlaufen, ohne am Bordstein anzuhalten. Auch mit dem Velo können die Kinder ihre Handlungen schlecht abbrechen und deshalb fahren sie häufig plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn - auch wenn mit ca. 8 Jahren die motorischen Fähigkeiten für das Velofahren schon recht gut ausgebildet sind.

### **Fazit:**

#### **Kinder als Fussgänger:**

Aufgrund dieser Voraussetzungen kann festgestellt werden, dass das Verhalten von Kindern als Fussgänger bis zum Alter von ca. 8 Jahren sehr riskant und wenig zuverlässig ist. Auch ältere Kinder (8-9 Jahre) lassen sich noch ablenken und verhalten sich dann nicht mehr verkehrssicher.

Während das richtige Verhalten am Ampeln und Zebrastreifen etwas früher beherrscht wird, ist die Überquerung der Strasse an nicht geregelten Stellen - insbesondere dann, wenn parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand stehen - auch noch für 8 - bis 9jährige Kinder sehr schwierig.

#### **Kinder als Velofahrer:**

Das Verhalten von Kindern als Velofahrer ist bis zum Alter von ca. 8 Jahren so defizitär, dass eine Teilnahme am Strassenverkehr nicht zu empfehlen ist. Zwischen 8 und 14 Jahren entwickeln sich die erforderlichen Fertigkeiten und es kommt zu einer deutlichen Verbesserung des Fahrverhaltens. Mit

ca. 14 Jahren sind die Fähigkeiten zum sicheren Velofahren vollständig entwickelt.

### 3. Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kindesalter

Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder muß auf vier verschiedenen Ebenen ansetzen (vgl. MOLL, 1997 und LIMBOURG, 1996):

#### a) Stadt- und Verkehrsplanung

Durch ungünstige Verkehrsplanungsmassnahmen können Kinderunfälle im Strassenverkehr begünstigt werden. Zu hohe zulässige Geschwindigkeiten, Sichthindernisse im Strassenraum, unzureichende Schulwegsicherungsmassnahmen, ungünstige Ampelschaltungen sind nur einige Beispiele für solche Planungsfehler in Städten und Gemeinden.

Will man Kinderunfälle vermeiden, muß der von Kindern mitbenutzte Strassenraum durch bauliche und technische Massnahmen „kindersicher“ gemacht werden, d. h. Kinder sollten sich ohne grosse Risiken in diesem Verkehrsraum bewegen können. Leider gelten bei der Stadtplanung meist andere Prioritäten, die den Interessen von Kindern häufig zuwiderlaufen. Verkehrsplaner berücksichtigen viel zu selten die entwicklungsbedingten Grenzen der Verkehrsteilnahme von Kindern (vgl. DVR-Report, 1997 und LIMBOURG, 1994, STADT DORTMUND, 1996, KRAUSE und JANSEN, 1997).

Zu einer **kinderfreundlichen Verkehrsplanung und -regelung** gehören folgende Elemente:

- **Geschwindigkeitsreduzierung** von Tempo 50 auf Tempo 30 in Städten und Gemeinden - auch auf Hauptstrassen, die Wohn- oder Schulgebiete durchqueren (vgl. OTTE, 1996). Die Ergebnisse der Erfolgskontrolluntersuchungen zeigen, dass die Unfälle mit Kindern nach der Einführung von Tempo 30 zum Teil um bis zu 70 % zurückgingen.

- Damit Kinder wieder ohne Gefahr auf der Strasse spielen können, sollten in Wohngebieten verstärkt **verkehrsberuhigte Bereiche** (Spielstrassen) eingerichtet werden. Hier dürfen die Autos nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Dadurch wird die Sicherheit der Kinder beim Spielen im Freien deutlich verbessert.

- **Kinderfreundliche Parkraumbewirtschaftung** in Wohn-, Schul- und Einkaufsgebieten. Da haltende und parkende Fahrzeuge als Sichthindernisse eine wichtige Rolle bei der Verursachung von Kinderunfällen spielen, sollten sie von Gehwegen und Radwegen, aus dem Kreuzungsbereich und aus der Nähe von Fussgängerüberwegen, Zebrastreifen und Haltestellen ferngehalten werden. So kann der Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Kindern verbessert werden. Aus diesem Grund ist auch das Einhalten von Halte- und Parkverboten an Kreuzungen, Einmündungen, in der Nähe von Überwegen und vor Bus- und Strassenbahnhaltestellen für die Sicherheit von Kindern besonders wichtig. Hier muß ein Schwerpunkt bei der städtischen und polizeilichen Überwachung liegen.

#### - **Kinderfreundliche Querungshilfen:**

Ampelgeregelter Fussgängerüberwege stellen nach Unter- und Überführungen die sicherste Überquerungshilfe für Kinder dar. Damit sie aber eine optimale Kindersicherheit bieten, müssen sie folgende Kriterien erfüllen:

a) Der abbiegende Verkehr (Links- und Rechtsabbieger) sollte nicht gleichzeitig mit den überquerenden Fussgängern und Radfahrern „GRÜN“ haben.

- b) Die Überquerung der gesamten Fahrbahn sollte in einem Durchgang möglich sein, denn das Warten auf Mittelinseln ist für Kinder sehr ungünstig, sie gehen oft bei „ROT“ weiter.
- c) Die Grünphase muss ausreichend lang sein, damit die Kinder noch Zeit haben, nach beiden Seiten zu schauen.
- d) Die Wartezeit bis zur Grünphase darf nicht zu lang sein, denn Kinder haben nur wenig Geduld.
- e) Die Überwege sollten nicht zu weit entfernt sein, Kinder akzeptieren keine grossen Umwege.
- f) Druckampeln sollten mit Bildern gut als solche gekennzeichnet werden, denn Kinder übersehen oft den Druckknopf für Erwachsene.

Zebrastreifen sind für Kinder weniger sicher als ampelgeregelte Überwege. Die Kinder fühlen sich auf dem Zebrastreifen sicher, die Autofahrer halten aber oft doch nicht an. Ausserdem laufen Kinder häufig plötzlich und schnell auf den Zebrastreifen und überraschen so die Autofahrer. Wenn sie erforderlich sind, sollte sie „aufgepflastert“ und mit „Gehwegnasen“ kombiniert werden.

Mittelinseln sind für Kinder sehr problematisch. Kinder können ihre Handlungen nur schlecht unterbrechen und neigen dazu, die Fahrbahn in einem Durchgang zu überqueren. Deshalb verunglücken sie häufig auf der zweiten Fahrbahnhälfte (vg. STADT DORTMUND, 1996).

Sollten Mittelinseln erforderlich sein, muss die Querungsstelle „aufgepflastert“ sein.

#### **- Kinderfreundliche Radwege:**

Kinder sollten im Wohn- und Schuleinzugsgebiet ein geschlossenes Radverkehrsnetz vorfinden, bei dem die Wohnbereiche mit den wichtigsten Zielen des Radverkehrs (Schulen, Spiel- und Sportplätze, Geschäfte usw.) verbunden werden. Bei der Führung des Radverkehrs sollten folgende Grundsätze berücksichtigt werden (vgl. HÜLSEN, 1997):

- a) In Verkehrsstrassen geschehen die meisten Radfahrerunfälle, auch bei Kindern und Jugendlichen. Die Sicherheit kann durch die Anlage von Radwegen oder Radfahrstreifen erhöht werden.
- In Wohnstrassen soll der Radfahrer bei verträglichen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs (Verkehrsberuhigung) auf der Fahrbahn fahren können.
- b) An Kreuzungen und Einmündungen von Verkehrsstrassen sollten nichtabgesetzte Radfahrerfurten angelegt werden, damit die Radfahrer unmittelbar neben den Fahrspuren

für die Autos die Strasse überqueren und beide sich gegenseitig gut sehen können.

An den Einmündungen von Wohnstrassen sollten die Radwegüberfahrten aufgepflastert werden, damit die Autos langsam fahren müssen.

c) Die Radwege sollten mit einer eigenen Lichtsignalanlage ausgestattet werden und die Grünphasen sollten sich mit denen des abbiegenden motorisierten Strassenverkehrs überschneiden. Sie sollten gut einsehbar für Fussgänger und Autofahrer sein, Sichthindernisse sollten beseitigt werden.

c) Kinder sollten bis zum 14. Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren dürfen.

### **- Kinderfreundliche Haltestellen für Busse, Strassenbahnen und U-Bahnen:**

Haltestellen sollten ein sicheres Ein- und Aussteigen für Kinder ermöglichen. Der Autoverkehr sollte in dieser Zeit hinter den öffentlichen Verkehrsmitteln anhalten oder sehr nur sehr langsam vorbeifahren können, damit die Kinder bei einer eventuell nachfolgenden Strassenüberquerung sicher sind.

### **b) Verkehrsüberwachung**

Verkehrsregeln und Vorschriften, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Kindern haben, müssen durch eine gezielte Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden. Zur Erhöhung der Kindersicherheit ist die polizeiliche Überwachung in folgenden Bereichen von großer Bedeutung:

- Überwachung der Benutzung von geeigneten Rückhaltesystemen im Fahrzeug - ganz besonders in der Umgebung von Schulen und Kindergärten, möglichst zu Beginn des Schuljahres und danach hin und wieder im Laufe des Schuljahres.
- Kontrolle der Fahrtüchtigkeit von Velos. Auch das Einhalten der Verkehrsregeln durch Velofahrer sollte durch eine gezielte Überwachung - ganz besonders in der Umgebung von Schulen - gefördert werden.
- Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30, Verkehrsberuhigung usw.) durch den Autoverkehr.
- Überwachung des Halte- und Parkverhaltens des Autoverkehrs (Gehweg- und Radwegparken, Halteverbote an Fussgängerüberwegen, Kreuzungen, vor Schulen usw.).

Damit die Verkehrsüberwachung von der motorisierten Bevölkerung langfristig angenommen wird, sollte sie einen „kindbezogenen“ aufklärenden Charakter haben.

### **c) Rechtsprechung**

Auch die Rechtsprechung bei den Gerichten sollte kinderfreundlicher werden (vgl. SCHEFFEN, 1997, REMUND, 1995 und 1997, LIMBOURG, 1994). Wie die Forschung in diesem Bereich zeigt, sind sowohl die zivilrechtlichen Gesetze als auch die gängige Rechtsprechung in diesem Bereich wenig kinderfreundlich. Autoversicherungen sind in der Regel besser in der Lage als die Kinder und ihre Familien, ihre Rechte mit der Hilfe von geschickten Anwälten durchzusetzen und die zuständigen Richter haben wenig Kenntnisse über die entwicklungsbedingten Defizite von Kindern im Strassenverkehr.

#### **d) Verkehrserziehung und -aufklärung**

Durch Planung, Technik, Regelung und Überwachung im Bereich des Verkehrs lassen sich viele, aber längst nicht alle Risiken für unsere Kinder ausschalten. Deshalb sollten Kinder, ihre Bezugspersonen (Eltern, Lehrer, Erzieher usw.) und die Autofahrer unfallvorbeugende und sicherheitsorientierte Verhaltensweisen erlernen. Diese Lernprozesse sollten in allen Erziehungs- und Bildungsinstitutionen gefördert werden (Familie, Kindergarten, Schule, Fahrschule usw.). Eine wichtige Rolle kommt dabei auch den Medien zu (Presse, Radio, Fernsehen usw.).

Die Verkehrserziehung und -aufklärung sollte sich - um einen deutlichen Effekt auf die Verkehrssicherheit von Kindern zu erzielen - auf folgende Schwerpunkte konzentrieren:

##### **- Kindergarten:**

Schulung der Eltern im Rahmen von Elternabenden, Verkehrstraining von Kindern, Schulwegtraining vor Beginn der Grundschule.

##### **- Grundschule:**

Schulwegtraining in der 1. und in der 4. Klasse vor dem Übergang zur weiterführenden Schule.

Radfahrtraining

Bus- und Bahntraining

##### **- Weiterführende Schulen:**

Radfahrtraining

Bus- und Bahntraining

Inline-Skates-Training

Schulwegtraining in der 5. Klasse

Alkohol und Drogen im Verkehr

Risikoverhalten im Strassenverkehr, Mutproben

##### **- Fahrschulen:**

In den Fahrschulen sollte das Thema „Kinder im Strassenverkehr“ sowohl im theoretischen

als auch im praktischen Unterricht intensiver als bisher behandelt werden.

#### **- Polizei:**

Die Polizei sollte die Schulen und Kindergärten bei der Verkehrserziehung unterstützen, ganz besonders im Rahmen von Aktivitäten, die sich auf der Strasse abspielen (Schulwegtraining, Radfahrtraining). Zusätzlich können Aktivitäten durchgeführt werden, die eher die Autofahrer erziehen sollen, z. B. Tempo 30 - Kontrollen zusammen mit Schulkindern. Auch die erzieherische Aufklärung von Falschparkern kann zusammen mit Schulkindern durchgeführt werden.

#### **- Medien (Radio, Fernsehen, Zeitungen):**

In der Presse sollten regelmässig Informationen über Unfallschwerpunkte publiziert werden, damit Eltern, Lehrer und Verkehrsplaner die Gefahrenpunkte für Kinder kennenlernen.

Die Verkehrserziehung und Aufklärung sollte sich nicht nur auf die Kinder und ihre Eltern beschränken. Autofahrer, Bus- und Bahnfahrer, Erzieher, Lehrer, Stadt- und Verkehrsplaner, Verkehrsrichter, Polizisten und Politiker sollten mehr über Kinder und ihre Probleme mit dem Strassenverkehr erfahren.

### **Schlussbetrachtung**

Wenn man den Erfolg der einzelnen Ansatzmöglichkeiten getrennt betrachtet, kommt der kindgerechten Verkehrsplanung und -regelung die grösste Bedeutung zu, gefolgt von der kindgerechten Verkehrsüberwachung durch die Polizei und die Stadtverwaltung. Die Verkehrserziehung kommt erst an dritter Stelle, weil sie immer nur Teile der Bevölkerung erreicht. Eltern aus den unteren sozialen Schichten und ausländische Familien werden durch Elternveranstaltungen in Kindergärten und Schulen nur sehr schlecht erreicht. Die Kinder aus diesen Gruppen unserer Gesellschaft sind aber am häufigsten von Verkehrsunfällen betroffen (vgl. LIMBOURG, 1994). Auch die polizeiliche Kontrolle kann nicht „flächenhaft“ sein, durch sie wird auch nur ein kleinerer oder grösserer Teil der Bevölkerung erreicht - je nach Dichte des Kontrollnetzes. Aus diesen Gründen ist eine kindorientierte Verkehrsplanung eindeutig zu bevorzugen. Durch sie werden die Kinder sicherer leben, aber auch andere benachteiligte Gruppen unserer Gesellschaft werden davon profitieren (Senioren, Behinderte, Fußgänger, Velofahrer). Ein „kindersicherer“ Verkehr bringt letztlich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer!

Zum Abschluß sollte noch festgestellt werden, dass eine kinderfreundliche Verkehrspolitik nicht isoliert betrachtet werden kann. Die Verkehrspolitik kann nur ein Teil einer insgesamt „kinderfreundlichen“ Politik sein und der Erfolg wird sich nur dann einstellen, wenn die Gemeinde insgesamt „kinderfreundlicher“ wird. Und „Kinderfreundlichkeit“ bedeutet neben „Verkehrssicherheit“ auch noch Spielmöglichkeiten, Kindergartenplätze, Toleranz gegenüber Kinderlärm, Ganztagsangebote in Schulen usw.

### **Literatur**

ELLINGHAUS, D. und STEINBRECHER, J. (1996): Kinder in Gefahr - Eine international

vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Strassenverkehr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung, Nr. 21, Hannover/Köln.

FLADE, A. und LIMBOURG, M. (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft, Bericht der Universität Essen und des Instituts Wohnen und Umwelt, Essen/Darmstadt.

HÜLSEN, H. (1997): Sicher Fahrradfahren - auch eine Frage guter Radverkehrsanlagen. In: SICHER LEBEN und BERUFSVERBAND DER KINDERÄRZTE: Bericht über die 2. internationale Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996. Wien, S. 163 - 164.

HÜTTENMOSER, M. (1995): Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und des Alltags junger Familien. Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.

LIMBOURG, M. (1995): Kinder im Strassenverkehr. Gemeindeunfallversicherungsverbände Westfalen-Lippe und Rheinland, Münster/Düsseldorf.

LIMBOURG, M. (1996): Kind und Verkehr - alles verkehrt? In: Mobil und Sicher: Ratgeber „Kinder im Strassenverkehr“, Deutsche Verkehrswacht, Schmidt Römhild - Verlag, Lübeck, S. 16 - 21.

LIMBOURG, M. (1996): Verkehrssicherheitsarbeit für altersbezogene Risikogruppen: Kinder und Jugendliche. Polizei, Verkehr und Technik, 5, S. 130 - 133.

LIMBOURG, M. (1996): Rückeroberung der Strasse als Lebensraum für Kinder. In: Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen: Tagungsdokumentation „Alles wo's hingehört ... Plädoyer für eine Trennung von Kinderspiel und Autoverkehr, Düsseldorf, S. 144 - 174.

LIMBOURG, M. (1997): Gefahrenbewusstsein und Präventionsverständnis von 3- bis 15jährigen Kindern. In: SICHER LEBEN und BERUFSVERBAND DER KINDERÄRZTE: Bericht über die 2. internationale Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996. Wien, S. 313 - 326.

MONHEIM, H.: Kinder und Verkehr - der politisch und planerisch unbewältigte Konflikt unserer Autogesellschaft. In: VCD und IfL: Kinder im Verkehr. Bericht über das Symposium im Mai 96 in Hamburg, S. 7 - 17.

MOLL, G. (1997): Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in Baden-Württemberg. In: SICHER LEBEN und BERUFSVERBAND DER KINDERÄRZTE: Bericht über die 2. internationale Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996. Wien, S. 136-138.

OTTE, D. (1997): Verletzungssituation von Kindern im Strassenverkehr und Massnahmen der Unfallprophylaxe. In: SICHER LEBEN und BERUFSVERBAND DER KINDERÄRZTE: Bericht über die 2. internationale Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996. Wien, S. 179 - 190.

REMUND, P. (1995): Aufgabe des Rechts im Dienste der Sicherheit. In: SICHER LEBEN: Bericht über die 1. internationale Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Wien, 1994, S. 89 - 98.

REMUND, P. (1997): Vom Unfall zum Rechtsfall - Zur rechtlichen Verantwortung von Kindern und Jugendlichen. In: SICHER LEBEN und BERUFSVERBAND DER KINDERÄRZTE: Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996, S. 49 - 55.

SCHEFFEN, E. (1997): Rechtliche Situation von Kindern im Strassenverkehr. In: VCD und IfL: Kinder im Verkehr. Bericht des Symposiums im Mai 1996 in Hamburg, S. 79 - 84.

KRAUSE, J. und JANSEN, Th. (1997): Verkehrs- und Stadtplanung für Kinder und Jugendliche. In: VCD und IfL: Kinder im Verkehr. Bericht des Symposiums im Mai 1996 in Hamburg, S. 39 - 48.

STADT DORTMUND (1996): Kinderunfälle im Strassenverkehr - Hearing vom Mai 1996.

Dortmund, Strassenverkehrsamt.

Bestellanschriften:

Deutsche Verkehrswacht: Mobil und Sicher - Redaktion: Am Pannacker 2,

D - 53340 Meckenheim, Tel. (02225) 98472, Fax (02225) 88487

Sicher Leben: Ölzeltgasse 3, A - 1031 Wien.

Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde und Jugendmedizin Deutschlands e.V.:

Mielenforster Strasse 2, D - 51069 Köln.

Institut Wohnen und Umwelt: Annastr. 15, D - 64285 Darmstadt. Tel. (06151) 2904 - 30.

Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales Nordrhein-Westfalen: D - 40190 Düsseldorf.

Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen- Lippe: Salzmannstr. 156,

D - 48159 Münster. Tel. (0251) 2102 - 0.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR): Beueler Bahnhofplatz 16,

D- 53222 Bonn. Tel. (0228) 40001 - 0, Fax (0228) 40001 - 167.

Verkehrsclub Deutschland VCD e. V.: Postfach 170160, D - 53027 Bonn

Tel. (0228) 9 85 85 - 0, Fax (0228) 9 85 85 - 10

Institut für Lehrerfortbildung IfL: Felix-Dahn-Str. 3, D - 20357 Hamburg

Schmidt-Römhild-Verlag: Mengstrasse 16, D - 23552 Lübeck. Tel. (0451) 7031-0,

Fax (0451) 7031-231

Uniroyal: Postfach 410, D - 52005 Aachen