

Bericht über die 3. Saarländische Ökopädiatrie-Tagung „Wohin geht die Fahrt? 1997 in Saabrücken. Erhältlich bei Herrn Dr. med. Klaus Kühn, Bliespromenade 7, 66538 Neunkirchen, Preis 10.-DM.

Kind und Verkehr - alles verkehrt?

**Kindspezifische Mechanismen und Verhaltensmuster
als Auslöser für Unfälle im Verkehr**

Maria Limbourg

Die Gefährdung von Kindern im Verkehr

Je nach Alter und Wohnlage nehmen Kinder vorwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad, als Autoinsassen sowie als Bus- und Bahnfahrende am Straßenverkehr teil und dabei gehen sie teilweise große Risiken ein. So verunglückten in Deutschland im Jahr 1996 insgesamt 48.567 Kinder im Verkehr - darunter 14.612 als Fußgänger, 16.278 als Radfahrer und 15.859 als Pkw-Insassen. Die Gefährdung von Kindern im Verkehr ist regional sehr verschieden, denn zwischen den einzelnen Bundesländern gibt es hinsichtlich der Kinderunfallzahlen große Unterschiede. Das „kindersicherste“ Bundesland ist Baden-Württemberg mit 264 Verunglückten je 100.000 Kinder, das „gefährlichste“ ist Brandenburg mit 533 Kinderunfällen je 100.000 Kinder unter 15 Jahren. Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei 367 verunglückten Kinder je 100.000. Das Saarland liegt mit 353 Kinderunfällen je 100.000 Kinder knapp unter diesem Durchschnitt.

Die Kinder selbst erleben ganz besonders als Fußgänger und Radfahrer ihre Wege durch den Verkehr als „gefährlich“ - und das mit gutem Grund, denn ca. 25 % haben schon selbst einen Verkehrsunfall erlitten. Die von den Kindern in unserer Essener Schulweguntersuchung am häufigsten genannten Gefahren im Verkehr sind:

- die zu schnell fahrenden AutofahrerInnen
- der zu starke und zu dichte Autoverkehr
- die unvorsichtig abbiegenden AutofahrerInnen
- die parkenden Autos auf Geh- und Radwegen
- die Sichthindernisse (z. B. die parkenden Autos vor der Schule oder an Kreuzungen)
- die ungünstigen Ampelschaltungen (z. B. die zu kurze Grünphase für Fußgänger, Wartepausen auf Mittelinseln)
- die fehlenden Querungshilfen
- RotfahrerInnen an Ampeln
- Nicht-AnhalterInnen an Zebrastreifen
- Ein- und Ausfahrten

Auch die VCD-Befragung von 6 000 Schulkindern zeigte ähnliche Ergebnisse. Die Kinder beklagten die Rücksichtslosigkeit der AutofahrerInnen, den zu schnellen und zu starken Verkehr, die Probleme bei der Straßenüberquerung durch fehlende Zebrastreifen und Ampeln und das lange Warten am Kreuzungen. Daß sich viele AutofahrerInnen rücksichtslos gegenüber Kinder verhalten, zeigen auch die Unfallstatistiken: Mehr als die Hälfte der

Kinderunfälle wird nicht durch die Kinder selbst, sondern durch das Fehlverhalten der beteiligten motorisierten FahrerInnen verursacht!

Auch als Autoinsassen sind Kinder stark gefährdet - besonders dann, wenn sie nicht mit geeigneten Rückhaltesystemen gesichert sind. Sie selbst erleben das Mitfahren im Pkw allerdings als eher ungefährlich, das Auto scheint ihnen ein „trügerisches“ Sicherheitsgefühl zu geben. Die aktuellen Unfallzahlen zeigen jedoch, daß Kinder gerade als Mitfahrer im Pkw besonders gefährdet sind - sie verunglücken häufiger als Fußgänger und Radfahrer tödlich (Getötete Kinder im Jahr 1996: 118 Fußgänger, 78 Radfahrer und 149 Pkw-Insassen)..

Ursachen für die Gefährdung von Kindern im Verkehr

Grundsätzlich betrachtet, lassen sich die Ursachen für die erhöhte Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr drei Kategorien zuordnen:

a) Ursachen beim Kind

Zur Entwicklung von „sicheren“ Verhaltensweisen im Verkehr benötigen Kinder eine Reihe von Fähigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit ausgebildet werden. Kinder werden erst mit ca. 8 - 10 Jahren zu Fußgängern und mit ca. 13 bis 15 Jahren zu Radfahrern, deren Verhalten im Straßenverkehr berechenbar ist. Vor diesen Altersstufen führen diese Defizite zu gefährlichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, Unfälle können dann die Folge sein.

b) Ursachen bei den AutofahrerInnen

Obwohl es die StVO seit 1980 eindeutig fordert, reduzieren die meisten AutofahrerInnen kaum ihre Geschwindigkeit, wenn sie Kinder auf dem Gehweg oder an der Bordsteinkante sehen. Außerdem parken sie auf Geh- und Radwegen, vor Zebrastreifen und vor Fußgängerampeln und verstellen mit ihren Fahrzeugen den Kreuzungsbereich. Vor Kindergärten und Schulen stehen die Eltern mit ihren Autos im Halteverbot und gefährden so die Kinder als Fußgänger und Radfahrer. Insgesamt stellen sich die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen immer noch zu wenig auf die kindlichen Verhaltensweisen ein.

c) Ursachen bei der Verkehrsplanung und -regelung

Durch ungünstige Verkehrsplanungs- und -regelungsmaßnahmen können Kinderunfälle im Straßenverkehr begünstigt werden. Zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten, unzureichende Schulwegsicherungsmaßnahmen und ungünstige Ampelschaltungen sind nur einige Beispiele für solche Stadtplanungsfehler.

Die Leistungsfähigkeiten von Kindern im Verkehr

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.

Wie sieht es in unserer Gesellschaft mit der Mobilität der 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.

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, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn sicher durch ihr Wohn- und Schulumfeld bewegen können. Wir müssen versuchen, die kindlichen Unfallzahlen zu reduzieren, ohne den Freiraum für Kinder im Strassenraum einzuschränken. Wir dürfen die Kinder nicht aus dem Straßenraum verbannen, sondern wir müssen sie auf unseren Straßen schützen. 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.

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 für das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und das Bus- und Bahnfahren.

Kindern werden erst mit ca. 10 Jahren zu Fußgängern und mit ca. 14 Jahren zu Radfahrern, deren Verhalten im Straßenverkehr für die Autofahrer berechenbar ist. Das Bus- und Bahnfahren ist auch schon für 6 - 10jährige Kinder nicht schwer, aber auf dem Weg zur Haltestelle und beim Ein- und Aussteigen sind sie häufig noch überfordert. 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:

Gefahren- und Sicherheitsbewußtsein

Ein Bewußtsein für „Sicherheit“ und „Gefahr“ entwickelt sich in drei Stufen:

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 Fahrrad 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 Radfahren 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.

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.

Soziale Fähigkeiten (Einfühlungsvermögen, Kommunikationsfähigkeit)

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.

Autos werden „personifiziert“, sie haben Augen (Scheinwerfer) und können die Kinder deshalb sehen - eine verhängnisvolle Fehleinschätzung bei Dunkelheit!

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 fast ausschließlich 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 wenig Bewegung, zu wenig kreatives Spiel, 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.

Spielverhalten 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. Diese unvorhersehbaren Verhaltensweisen überraschen die Eltern - sie haben damit nicht gerechnet.

Zwischen dem 3. und dem 7. Lebensjahr vermischen sich Realität und Phantasie im Spiel: Das Fahrrad 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. Radfahren, Fußballspielen, Reiten usw. sind Beispiele solcher Tätigkeiten. Da viele dieser Aktivitäten auf der Straße stattfinden, können sich dabei Unfälle ereignen.

Will man Kinderunfälle verhindern, müssen die Interessen und Spielgewohnheiten von Kindern unterschiedlicher Altersstufen berücksichtigt werden. AutofahrerInnen, Eltern, ErzieherInnen, LehrerInnen usw. müssen ausführliche Informationen über diese kindlichen Aktivitäten erhalten, damit sie gezielte und sinnvolle Präventivmaßnahmen planen können.

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.

Die motorischen Fähigkeiten für die sichere Beherrschung des Fahrrads sind erst mit ca. 9 bis 10 Jahren ausreichend ausgebildet, und auch mit dem Rad können die Kinder ihre Handlungen nur schlecht abbrechen - sie fahren deshalb plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn.

Neben diesen entwicklungsbedingten motorischen Einschränkungen im Kindesalter sind auch zunehmend häufiger deutliche Motorik-Defizite als Folge von Bewegungsmangel in der Kindheit zu beobachten. Die Kinder können nicht mehr so häufig wie früher im Freien spielen, sie sitzen vor dem Fernseher oder vor dem Computer. Und sie werden von ihren Eltern aus Angst vor Unfällen mit dem Auto zum Kindergarten und teilweise auch noch zur Schule gefahren. So können Kinder immer seltener auf ihren Wegen ihren Bewegungsdrang befriedigen - sie sitzen angeschnallt im Kindersitz. Deshalb schlagen Gesundheitsämter und Sportlehrer immer häufiger Alarm: Viele Kinder sind nicht mehr fähig, einfache körperliche Leistungen zu erbringen. Sie können nicht geradeaus laufen, sie können die Bewegungen von Armen und Beinen nicht koordinieren, sie können nicht mehr rückwärts gehen, ihre Muskulatur ist wenig ausgebildet und viele Kinder haben Haltungsschäden. Da diese Fähigkeiten auch im Straßenverkehr wichtig sind erhöht sich durch Defizite in diesen Bereichen wiederum die Unfallgefahr.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß das Verhalten von Kindern als Fußgänger bis zum Alter von ca. 8 Jahren riskant und wenig zuverlässig ist. Auch ältere Kinder (8 - 9 Jahre) lassen sich noch ablenken und verhalten sich dann nicht mehr verkehrssicher. Während das grundlegende Verhalten an Ampeln und Zebrastreifen schon im Alter von ca. 7 bis 8 Jahren beherrscht wird, ist die Überquerung der Straße an nicht geregelten Stellen auch noch für 9- bis 10jährige Kinder schwierig.

Das Verhalten von Kindern als Radfahrer 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 Fehlverhaltens. Mit ca. 14 Jahren sind die Fähigkeiten zum sicheren Radfahren vollständig entwickelt.

Über die Fähigkeiten zum Bus- und Bahnfahren ist leider nur wenig bekannt. Erste Beobachtungsergebnisse zeigen, daß Kinder im Grundschulalter schon in der Lage sind, den öffentlichen Verkehr selbständig zu nutzen. Ab einem Alter von 11 bis 12 Jahren sind Kinder zur umfassenden ÖV-Nutzung fähig.

Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Verkehr

Eine erfolgversprechende Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder muß auf vier verschiedenen Ebenen ansetzen:

Sicherung von Kindern durch technische Maßnahmen

Die Unfallstatistiken zeigen immer wieder, daß die meisten Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Der Faktor Mensch ist ein relativ unzuverlässiges Element in einem Sicherheitssystem. Deshalb ist es ganz besonders wichtig, diese Hauptursache so weit wie möglich auszuschließen und das kann durch technische Ansätze - zumindest teilweise - erreicht werden. Technische Maßnahmen haben eine hohe und dauerhafte Wirksamkeit auf die Erhöhung der Kindersicherheit.

a) Stadt- und Verkehrsplanung

Durch ungünstige Verkehrsplanungsmaßnahmen können Kinderunfälle im Straßenverkehr begünstigt werden. Zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten, 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 „kindersicherer“ 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.

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. 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** 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:

Ampelgeregelte 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 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, denn 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 dort nicht immer an. Außerdem laufen Kinder häufig plötzlich und schnell auf den Zebrastreifen und überraschen so die Autofahrer. Wenn sie erforderlich sind, sollten sie „aufgeplastert“ 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. Sollten Mittelinseln erforderlich sein, muß die Querungsstelle „aufgeplastert“ 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.

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 langsam vorbeifahren können, damit die Kinder bei einer eventuell nachfolgenden Straßenüberquerung sicher sind.

b) Verkehrsmittelbezogene technische Sicherheitsmaßnahmen

Die Sicherheit von Kindern kann durch eine Reihe von technischen Geräten und Vorrichtungen in und an den Verkehrsmitteln verbessert werden. Besonders wichtig sind dabei:

- körpergerechte/altersgerechte Kinderrückhaltesysteme in motorisierten Fahrzeugen
- sichere Kindersitze auf dem Fahrrad
- sichere Fahrradanhänger
- kindersichere Fahrräder
- Fahrradhelme
- Leuchtkleidung, leuchtende Schultaschen, Fahrräder usw. bei Dunkelheit
- fußgängerfreundliche Gestaltung des Pkw-Frontbereichs
- Fußgänger- und Radfahrerschutz an Lastkraftwagen
- Geeignete Rückspiegel, die den toten Winkel ausschalten
- kindgerechte Haltegriffe in Busse und Bahnen

Mehr Sicherheit durch Verkehrskontrolle und -überwachung

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 Fahrrädern. Auch das Einhalten der Verkehrsregeln durch Radfahrer 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. AutofahrerInnen sollten auf ihren Bußgeldbescheiden eine Erklärung über die Auswirkungen ihres Verhaltens auf die Kindersicherheit erhalten. Auch bei Geschwindigkeitskontrollen sollten sie erfahren, was für Folgen ihr Tempo auf die Verletzungsschwere bei Kindern hat.

Mehr Sicherheit durch Gesetze und Rechtsprechung

Auch die Verkehrsgesetzgebung und die Rechtsprechung bei den Gerichten sollte kinderfreundlicher werden. 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.

Mehr Kindersicherheit durch 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 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.

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 können durch Elternveranstaltungen in Kindergärten und Schulen nur sehr schlecht motiviert werden, mit ihren Kindern im Verkehr zu üben. Sie besuchen diese Veranstaltungen aus vielfältigen Gründen (Sprachprobleme, Berufstätigkeit, usw.) nur selten. Aber gerade die Kinder aus diesen Gruppen unserer Gesellschaft sind häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt.

Auch die polizeiliche Überwachung kann nicht „flächendeckend“ sein, durch sie werden immer nur Teilbereiche des Verkehrsraumes erfaßt - 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, Radfahrer). Ein „kindersicherer“ Verkehr bringt letztlich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer!

Schlußbetrachtung

Will man die Sicherheit von Kindern im Verkehr erhöhen, muß die Verkehrspolitik die Bedürfnisse zu Fuß gehender, radfahrender und Bus- und Bahn nutzender Personen stärker berücksichtigen, denn Kinder sind vorwiegend mit diesen Verkehrsmitteln selbständig unterwegs und geraten dabei in Gefahr. Diese „schwachen“ Verkehrsteilnehmergruppen wurden bislang von der Verkehrspolitik vernachlässigt; ihre Wünsche, ihre Bedürfnisse und ihre Probleme wurden nur wenig beachtet.

Außerdem muß die Verkehrspolitik „kinderfreundlicher“ werden, d.h. die verkehrsbezogenen Kinderinteressen müssen stärker in das Blickfeld der Politik rücken. Heute gibt in Deutschland mehr wahlberechtigte Personen, die ein Auto haben als Personen, in deren

Haushalt ein Kind lebt. Aus diesem Grund werden die Kinderinteressen in der Verkehrspolitik nicht ausreichend berücksichtigt - ganz besonders dann, wenn sie mit den Interessen der Autofahrer im Widerspruch stehen.

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 Städte und Gemeinden insgesamt „kinderfreundlicher“ werden. Und „Kinderfreundlichkeit“ bedeutet neben „Verkehrssicherheit“ auch noch Spielmöglichkeiten, Kindergartenplätze, Toleranz gegenüber Kinderlärm, Ganztagsangebote in Schulen usw.

Weiterführende Literatur

BOURAUDEL, R. (1996): Kinder im Straßenverkehr - Mobil und Sicher Ratgeber. Deutsche Verkehrswacht, Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim.

ELLINGHAUS, D. und STEINBRECHER, J. (1996): Kinder in Gefahr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 21, Hannover/Köln. Postfach 410, D - 52005 Aachen.

LIMBOURG, M. (1995): Kinder im Straßenverkehr. GUVV-Westfalen-Lippe, Salzmannstr. 156, D - 48159 Münster.