

Überforderte Kinder im Straßenverkehr

Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht ?

Maria Limbourg
Universität Essen

Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar, 1998

1. Einleitung

Zur Vermeidung von Verkehrsunfällen benötigen wir eine Reihe von Fähigkeiten, die sich erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit und Jugend entwickeln. So müssen wir in der Lage sein, gefährliche Situationen zu erkennen und vorherzusehen. Wir müssen begreifen, nach welchen Prinzipien der Verkehr abläuft und wodurch gefährliche Situationen entstehen können. Wir müssen die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer richtig beurteilen und vorhersehen. Außerdem müssen wir im Verkehr aufmerksam sein und wir dürfen uns nicht durch die vielfältigen Eindrücke auf der Straße ablenken lassen. Selbstverständlich müssen wir mit den Verkehrsmitteln, die wir benutzen, kompetent umgehen können. Dazu benötigen wir u. a. verschiedene motorische Fähigkeiten, eine gute psychomotorische Koordination und eine kurze Reaktionszeit.

Ob Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer, jede Art der Verkehrsteilnahme stellt hohe Anforderungen an unsere körperliche, geistige und soziale Leistungsfähigkeit. Da Kinder - je nach Alter - diese Fähigkeiten noch nicht oder nur teilweise besitzen, sind sie - ganz besonders als **Fußgänger** und als **Radfahrer** - wesentlich stärker gefährdet als Erwachsene (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997, LIMBOURG, 1995, 1997, ELLINGHAUS und STEINBRECHER, 1996). So ereigneten sich im Jahr 1996 in Deutschland insgesamt **14.612 kindliche Fußgängerunfälle**, die meisten davon im **Alter von 6 bis 9 Jahren**. Weitere **16.278** Kinder wurden als **Radfahrer** in einen Unfall verwickelt, mit einem deutlichen Schwerpunkt im **Alter von 10 bis 14 Jahren** (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997). Etwa die Hälfte dieser kindlichen Fußgänger- und Radfahrerunfälle wurde durch den beteiligten Autofahrer verursacht, die andere Hälfte wurde durch das Kind selbst ausgelöst. Bei diesen Unfällen spielen die bei den Kindern noch nicht ausreichend vorhandenen körperlichen und geistigen Fähigkeiten eine wichtige Rolle. So sind die häufigsten unfallauslösenden Verhaltensweisen von **Kindern als Fußgänger** das „**plötzliche Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (ca. 50%)**“ und „**das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen (ca. 30%)**“. Bei beiden Unfallarten spielt die noch nicht ausreichend entwickelte Aufmerksamkeit des Kindes eine zentrale Rolle. Die Kinder lassen sich leicht ablenken und konzentrieren sich dann nicht mehr auf das Verkehrsgeschehen - mit verhängnisvollen Folgen für ihre Sicherheit. Diese Erkenntnisse über die Ursachen von kindlichen Fußgängerunfällen werden auch durch viele Beobachtungsstudien bestätigt (vgl. Übersicht bei LIMBOURG, 1995, Kap. 3.1). So konnten z. B. GRAYSON, 1975 und FÜSSER u. a. (1993) bei der vergleichenden Beobachtung von Kindern und Erwachsenen im Straßenverkehr zeigen, daß sich Kinder auf der Straße motorisch unruhiger als Erwachsene verhalten und daß sie sich vor der

Fahrbahnüberquerung seltener als Erwachsene umsehen. Außerdem rennen sie häufiger als Erwachsene über die Straße. Sie verhalten sich insgesamt weniger regelmäßig als Erwachsene, sie führen häufiger Nebentätigkeiten aus (Spielen, Trinken, Essen) und sie blicken seltener als Erwachsene zur Straße. In Bezug auf das altersabhängige Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr zeigen die Beobachtungsstudien, daß 3- bis 5jährige Kinder noch nicht in der Lage sind, sich als Fußgänger angemessen zu verhalten. Im Alter von 6 - 7 Jahren sind die Kinder zu einem angemessenen Überquerungsverhalten in der Lage, allerdings nur dann, wenn sie sich auf den Verkehr konzentrieren und nicht abgelenkt sind. Erst im Alter von 8 bis 9 Jahren lassen sich Kinder nicht mehr so leicht ablenken. Ihr Verhalten ist aber auch auf dieser Stufe nur bei ca. 50 % der Kinder „stabil“, d. h. bei jeder Überquerung ähnlich „verkehrssicher“ (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 3.1). Die anderen 50 % der 8- bis 9jährigen Kinder zeigen keine Konstanz in ihrem Verkehrsverhalten und sind dadurch unberechenbar.

Bei den durch das Kind selbst ausgelösten **Radfahrnfällen** stehen die **„Fehler beim Ein- und Anfahren, beim Abbiegen und beim Wenden“ mit 30%** an erster Stelle. Und auch bei den anderen Fehlerarten (**Falsche Straßenbenutzung mit 25 % und Vorfahrtsmißachtung mit 20 %**) spielen die entwicklungsbedingten Einschränkungen bei den Kindern eine wichtige unfallauslösende Rolle. Die Kinder sind durch die Komplexität des Verkehrsgeschehens überfordert, sie reagieren zu langsam und sie konzentrieren sich nicht ausreichend auf den Verkehr (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 3.2).

Betrachtet man die „selbstverursachten“ kindlichen Fußgänger- und Radfahrerunfälle in der Gruppe der 7 - bis 14jährigen Kinder, stellt sich die Frage nach dem **Ausmaß der kindlichen Eigenverantwortung bei der Verursachung dieser Unfälle**. Um diese Frage zu beantworten, ist es erforderlich, die Leistungsfähigkeit von Kindern im heutigen Verkehr in Abhängigkeit vom Alter zu betrachten und mögliche Überforderungssituationen aufzuzeigen. Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse muß die Frage nach der **Berechtigung der derzeit gültigen Altersgrenze von 7 Jahren für die zivilrechtliche Haftung von Kindern** gestellt werden (vgl. LIMBOURG, 1978).

2. Die Leistungsfähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr

Die zu einer kompetenten Verkehrsteilnahme als Fußgänger und Radfahrer erforderlichen Fähigkeiten lassen sich unterschiedlichen Bereichen der körperlichen, der geistigen und der sozialen Entwicklung im Kindesalter zuordnen (vgl. Übersicht bei LIMBOURG, 1995 und 1997). In diesen verschiedenen Entwicklungsbereichen lassen sich Etappen oder Stufen beschreiben, die mit einer Veränderung des kindlichen Verhaltens einhergehen und in der Regel zu einer Kompetenzerweiterung beim Kind führen. Da sich diese Entwicklung bei verschiedenen Kindern nicht immer im gleichen Tempo vollzieht, sind die Altersangaben für das Erreichen bestimmter Stufen nur als grobe Richtwerte anzusehen - mit großen interindividuellen Schwankungen. Und sie hängt auch stark von der „Erfahrungen“ ab, die Kinder im Verkehr machen können. Kindern, die ständig mit dem Auto transportiert werden oder die nicht auf der Straße spielen können, fehlen diese Erfahrungsmöglichkeiten und das verzögert die Entwicklung ihrer verkehrsbezogenen Fähigkeiten. Solche Entwicklungsverzögerungen lassen sich ganz besonders häufig in Ballungsgebieten mit viel Verkehr und wenig Freiraum für Kinder beobachten (HÜTTENMOSER, 1994). In solchen Gebieten wird der Lebensraum der Kinder durch den Straßenverkehr stark eingeschränkt. Aus Angst vor Unfällen werden die Kinder von ihren Eltern immer häufiger mit dem Auto zum Kindergarten, zur Schule und zum Sportplatz gefahren, und sie haben deshalb kaum mehr die

Gelegenheit, „verkehrssichere“ Verhaltensweisen zu erlernen und einzuüben (LIMBOURG, 1996).

Zur Einschätzung der altersbedingten Leistungsfähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr müssen folgende Bereiche der geistigen, der körperlichen und der sozialen Entwicklung im Kindesalter betrachtet werden:

a) Gefahrenwahrnehmung

Eine wichtige Voraussetzung für die Unfallvermeidung im Straßenverkehr ist die Gefahrenwahrnehmung. Wenn man erkennt, daß eine Situation gefährlich ist oder werden kann, hat man oft noch die Möglichkeit, den Unfall zu verhindern.

Ein Bewußtsein für „Sicherheit“ und „Gefahr“ entwickelt sich in drei Stufen (vgl. LIMBOURG, 1997, Kap. 3):

1. Stufe (akutes Gefahrenbewußtsein):

Auf der ersten Stufe lernen die Kinder, gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu erkennen, aber erst dann, wenn sie schon akut gefährdet sind (**akutes Gefahrenbewußtsein**). 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 (vorausschauendes Gefahrenbewußtsein):

Auf der zweiten Stufe lernen die Kinder, Gefahren vorzusehen, d.h. sie lernen zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten könnten (**vorausschauendes Gefahrenbewußtsein**). Erkennt das Kind z. B., daß radfahren auf stark abschüssigen Wegen gefährlich ist, bevor es mit dem Rad die Strecke herunterfährt, hat es schon ein vorausschauendes Gefahrenbewußtsein. Diese Stufe wird mit ca. 8 Jahren erreicht.

3. Stufe (Präventionsbewußtsein):

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 beim Ausfall der Fußgängerampel sicher zu überqueren, hat schon ein Bewußtsein für vorbeugende Maßnahmen entwickelt. Diese Stufe wird erst mit ca. 10 Jahren erreicht.

Eine deutliche Verbesserung der sicherheitsorientierten Wahrnehmung wird schon auf der Stufe des vorausschauenden Gefahrenbewußtseins erreicht. Eine ausreichende Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder kann aber erst dann erwartet werden, wenn diese mit ca. 10 Jahren die dritte Stufe erreicht haben (**Bewußtsein für vorbeugende Maßnahmen**), denn erst dann sind sie in der Lage, auf ungewohnte Situationen - z. B. Ausfall einer Fußgängerampel oder neu eingerichtete Baustelle - angemessen zu reagieren.

Das Vorhandensein einer angemessenen Gefahrenwahrnehmung ist zwar eine notwendige Voraussetzung für sicheres Verhalten von Kindern im Straßenverkehr, es ist aber keine ausreichende Bedingung für mehr Sicherheit. Gefahren können nur dann erkannt werden,

wenn sich die Aufmerksamkeit des Kindes auf die Gefahrensituation richtet, so daß neben der Gefahrenwahrnehmung auch noch die Aufmerksamkeitsleistung der Kinder von großer Bedeutung ist.

b) Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung

Will man eine Fahrbahn sicher überqueren, muß man in der Lage sein, die **Entfernung** und die **Geschwindigkeit** der herannahenden Fahrzeuge zuverlässig zu schätzen. Nur so kann man erkennen, ob eine gefahrlose Überquerung der Fahrbahn an einer unregelmäßigen Stelle noch möglich ist oder ob es besser ist, das Auto erst einmal vorbeifahren zu lassen.

Für die Einschätzung der **Entfernung** ist die Tiefenschärfe-Wahrnehmung von großer Bedeutung. Diese Fähigkeit ist erst im neunten Lebensjahr vollständig ausgebildet. Jüngere Kinder 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 Forschungsarbeiten zu diesem Thema zeigen, daß erst im Alter von 8 Jahren ca. 90% der Kinder die Entfernungen einigermaßen gut schätzen können (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 5 und 1997, Kap. 3).

Die Fähigkeit, **Geschwindigkeiten** richtig zu beurteilen, entwickelt sich später als das Entfernungsschätzen. Die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für ältere Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten einigermaßen richtig einschätzen.

c) 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 Reize aus der Umgebung „abgelenkt“ sind. „**Aufmerksam sein**“ und „**sich konzentrieren**“ sind wesentliche Determinanten des verkehrssicheren Verhaltens im Straßenverkehr. „**Abgelenkt sein**“ ist eine der häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen im Kindesalter (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 2).

Unter „**Aufmerksamkeit**“ versteht man die Fähigkeit, für eine bestimmte Dauer das Denken auf „einen Punkt“ bzw. auf „einen Reiz“ zu richten und die gleichzeitig auftretenden übrigen Reize möglichst nicht zu beachten. Unter „**erhöhter Konzentration**“ wird das Gleiche verstanden.

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.

Bis zum Alter von ca. 14 Jahren durchläuft die Entwicklung der Aufmerksamkeit in der Kindheit eine Reihe von Phasen, die mit einer zunehmenden Verbesserung der Konzentrationsleistung einhergehen.

1. Phase: Bis zum Alter von 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.

2. Phase: 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.

3. Phase: 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. 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. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 5 und 1997, Kap. 3).

Da die Ablenkung eine der wichtigsten unfallverursachenden Faktoren ist, sollte die Entwicklung der Konzentrationsfähigkeit bei der Festlegung der zivilrechtlichen Haftungsgrenze bei Kindern besonders berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse wäre eine Altersgrenze von 12 Jahren sinnvoll.

d) Soziale Fähigkeiten (Einfühlungsvermögen, Kommunikationsfähigkeit)

Jüngere Kinder (bis ca. 8 Jahren) können sich noch nicht in andere Personen hineinversetzen, sie schließen von sich auf andere (kindlicher Egozentrismus). Kinder halten sich die Augen zu und nehmen dann an, daß sie nicht mehr gesehen werden. Sie sehen das Auto und gehen davon aus, daß sie das Auto im Dunkeln mit seinen „Scheinwerfer - Augen“ auch sieht. Da Kinder 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. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können ihre Zeichen nicht richtig deuten, denn sie schließen von sich auf die anderen - und das kann zu verhängnisvollen Mißverständnissen führen. Erst im Alter von ca. 8 Jahren lösen sich die Kinder von dieser „egozentrischen“ Denkweise und sie können sich dann in die Perspektiven von anderen Personen „hineinversetzen“.

e) Verkehrsverständnis

Durch ihre „egozentrische“ Denkweise können Kinder unter 8 Jahren den Verkehr und seine Abläufe nur sehr begrenzt begreifen. Ab dem Alter von ca. 8 Jahren sind ihre Denkprozesse nicht mehr „egozentrisch“, sie bleiben aber „konkret“, d. h. an die Anschauung gebunden. Deshalb können Kinder nur konkrete Verhaltensweisen an ganz bestimmten Stellen auf der

Straße erlernen, sie können das Gelernte aber nicht auf neue und unbekannte Situationen übertragen. Eine defekte Ampel oder eine Baustelle können das Kind verunsichern, weil es für diese Situationen noch keine konkreten Verhaltensweisen eingeübt hat. Diese Aufgaben können nur dann gemeistert werden, wenn man „abstrakt“ denken kann. Dazu sind Kinder erst mit ca. 12 Jahren in der Lage. Abstraktes Denken ist auch für die Anwendung von Verkehrsregeln - z. B. Vorfahrtsregeln - erforderlich. Deshalb haben jüngere Radfahrer mit diesen Regeln große Probleme. Sie sind zwar in der Lage, die Vorfahrtsregel an einer ganz bestimmten Kreuzung zu lernen, können sie aber nicht auf andere, ihnen noch unbekannte Kreuzungen übertragen (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 5 und 1997, Kap. 3). Erwachsene können diese Leistung problemlos erbringen und finden sich deshalb mit ihrem Fahrzeug auch in einer ihnen unbekanntem Umgebung zurecht.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse sind Kinder erst ab ca. 12 Jahren in der Lage, den Straßenverkehr so ähnlich wie Erwachsene zu verstehen.

f) Motorische Fähigkeiten

Unter „Motorik“ versteht man die Gesamtheit der Funktionen der menschlichen Bewegung. Dabei unterscheidet man „Grob-“ und „Feinmotorik“, je nachdem ob große Muskeln bzw. Muskelgruppen (Gehen, Laufen) oder ob kleinere Muskelpartien (Schreiben, Schneiden) im Spiel sind.

Die Fähigkeit, sich als **Fußgänger** im Straßenverkehr sicher zu bewegen, ist aus der Sicht der motorischen Entwicklung schon im Vorschulalter vorhanden. Die Fähigkeit, sich als **Radfahrer** motorisch sicher zu verhalten, ist im Vorschulalter nur sehr ungenügend ausgeprägt. Die Motorik des Radfahrens zeigt erst im Alter von 7 bis 8 Jahren einen deutlichen Entwicklungssprung (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 5, 1997, Kap. 3). Erst auf dieser Altersstufe sind die Kinder in der Lage, das Gerät „Fahrrad“ motorisch zu beherrschen (Gleichgewicht halten, Auf- und Absteigen, Abbiegen, Bremsen, Lenken, Kurvenfahren, Handzeichen geben usw.). Durch Training läßt sich die motorische Entwicklung im Grundschulalter etwas beschleunigen (BASNER und DE MAREES, 1993). Aus diesem Grund ist ein motorisches Radfahrtraining in der Schule sinnvoll. Eine gut entwickelte Motorik ist aber keine Garantie für Sicherheit im Verkehr, denn dort sind auch noch andere Fähigkeiten gefordert (Verkehrsverständnis, Regelanwendung, Einfühlungsvermögen, abstraktes Denken usw.). Außerdem haben die Kinder bis zum Alter von ca. 14 Jahren noch eine geringere Reaktionszeit als Erwachsene (KÖHLER, 1988) und diese verringerte Reaktionszeit ist gerade beim Radfahren verhängnisvoll, da bei dieser Art der Fortbewegung im Straßenverkehr ein schnelles Reagieren lebenswichtig ist. Aus diesem Grund wird der zweite große Sprung bei der Entwicklung der Radfahrfähigkeit erst im Alter von ca. 13 bis 14 Jahren lokalisiert (vgl. BASNER und DE MAREES, 1993).

Damit sich die Motorik im Kindesalter angemessen entwickeln kann, müssen sich die Kinder viel bewegen. Aus diesem Grund sind Kinder **unruhiger** als Erwachsene, sie haben einen **stärkeren Bewegungsdrang**. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Straßen und werden deshalb für die Autofahrer wenig berechenbar.

Eine weitere - für den Straßenverkehr sehr wichtige - motorische Fähigkeit ist die der **Handlungs- oder Bewegungsunterbrechung** bzw. die Fähigkeit zum **Abbruch einer begonnenen Handlung**. Kinder haben große Schwierigkeiten, einmal begonnene Handlungen (z. B. einen Ball nachlaufen) abubrechen 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 Fahrrad 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 anderen motorischen Fähigkeiten für das Radfahren schon recht gut ausgebildet sind.

Da die Kinder wegen des gefährlichen Straßenverkehrs immer seltener im Freien spielen können, zeigen sich bei den Kindern inzwischen deutliche Verzögerungen in der motorischen Entwicklung (Grobmotorik) - und diese Defizite erhöhen wiederum die Unfallgefahr (KUNZ, 1993). .

g) Reaktionszeit

Kinder sind erst ab ca. 15 Jahren in der Lage, so schnell wie Erwachsene zu reagieren. Vorher (zwischen 10 und 14 Jahren) haben sie eine deutlich verlängerte Reaktionszeit und das erhöht die Unfallgefahr (KÖHLER, 1988). Bei Kindern unter 10 Jahren ist die Reaktionszeit noch länger als bei den 10- bis 14jährigen (GÜNTHER und LIMBOURG, 1977).

Fazit:

Kinder als Fußgänger:

Aufgrund der zuvor genannten Voraussetzungen kann festgestellt werden, daß das Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr bis zum Alter von ca. 8 Jahren riskant und wenig zuverlässig ist. Auch ältere Kinder (8-12 Jahre) lassen sich noch ablenken und verhalten sich dann nicht mehr verkehrssicher.

Kinder als Radfahrer:

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 Verbesserung des Radfahrverhaltens. Mit ca. 14 Jahren sind die Fähigkeiten zum sicheren Radfahren vollständig entwickelt.

Durch geeignete Trainingsprogramme läßt sich die Verkehrssicherheit von Kindern als Fußgänger und Radfahrer erhöhen, es bleibt aber immer ein beachtliches Restrisiko, da sich auch „trainierte“ Kinder hin und wieder ablenken lassen, um dann (doch) ohne sich umzusehen plötzlich auf die Fahrbahn zu laufen oder unerwartet mit ihrem Fahrrad auf der Fahrbahn „aufzutauchen“ (vgl. LIMBOURG, 1995). Der „Ablenkbarkeit“ kommt in Zusammenhang mit kindlichen Verkehrsunfällen eine große Bedeutung zu. Kinder können zwar „einsichtig“ sein, aber nur dann, wenn sie die gefährliche Situation auch beachten, d.h. wenn sie ihre Aufmerksamkeit auf diese Situation richten. Und diese Fähigkeit ist erst mit ca. 14 Jahren vollständig entwickelt. Vorher lassen sich Kinder immer wieder „ablenken“.

3. Empfehlungen zur Änderung der zivilrechtlichen Haftung bei Kinderunfällen im Straßenverkehr

Auf der Grundlage der psychologischen Erkenntnisse über die Entwicklung der Fähigkeiten von Kindern zur Bewältigung des modernen Straßenverkehrs müßte im Prinzip eine Erhöhung der Altersgrenze für die zivilrechtliche Haftung auf mindestens ca. 12 Jahre gefordert werden. Noch besser wäre aus der Sicht der Kinderpsychologie eine Altersgrenze von 14 Jahren, denn erst zu diesem Zeitpunkt sind alle Fähigkeiten für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren bei fast allen Kindern weitgehend entwickelt.

Begründung:

Viele psychologische Fähigkeiten, die für die Bewältigung der Gefahren im Straßenverkehr erforderlich sind, entwickeln sich erst nach der derzeitigen zivilrechtlichen Altersgrenze von 7 Jahren.

So haben Kinder erst mit ca. 9 bis 10 Jahren ein Verständnis für vorbeugende Maßnahmen im Verkehr. Aufmerksamkeit, Konzentration und Reaktionsfähigkeit sind erst mit ca. 14 Jahren vollständig funktionsfähig. Bis zum Alter von ca. 12 Jahren lassen sich Kinder noch leicht ablenken und vergessen dann den Straßenverkehr und seine Gefahren.

Durch Verkehrserziehung können Kinder lernen, sich im Verkehr „sicherer“ zu verhalten, sie bleiben aber leicht ablenkbar und unkonzentriert, denn altersbedingte Defizite lassen sich durch Erziehung nur teilweise kompensieren.

Eine Anhebung der Altersgrenze für die zivilrechtliche Haftung kann zwar die Kinder nicht direkt vor Unfällen schützen, sie kann aber für sie die negativen Unfallfolgen - zumindest aus finanzieller Sicht - reduzieren. In einer Gesellschaft, in der es inzwischen viermal mehr Autos als Kinder gibt, benötigen Kinder einen besonderen Schutz durch die Gemeinschaft - sowohl als **Opfer von Verkehrsunfällen** als auch als **Verursacher von Schäden (Täter)** an anderen Verkehrsteilnehmern oder Fahrzeugen.

Literatur

BASNER, B. und DE MAREES, H.: Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. GUVV - Westfalen Lippe, Münster, 1993.

ELLINGHAUS, D. und STEINBRECHER, D.: Kinder in Gefahr - Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Nr. 21, Hannover/Köln, 1996.

FÜSSER, K., JAKOBS, A. und STEINBRECHER, J.: Sicherheitsbewertung von Querungshilfen für den Fußgängerverkehr. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft 4, 1993.

GRAYSON, G. B.: Observations of Pedestrian Behaviour at four sites. Transport and Road Research Laboratory, Report 670, 1975.

GÜNTHER, R. und LIMBOURG, M.: Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen: Erlebnis- und Verhaltensformen von Kindern im Straßenverkehr. Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 4, 1977.

HÜTTENMOSER, M.: Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: FLADE, A. (Hg.): Mobilitätsverhalten. Wienheim: Psychologie Verlags Union, 1994.

KÖHLER, R.: Reaktionsfähigkeit der 10- bis 14jährigen Kinder im Vergleich zu den Erwachsenen. Zeitschrift für Verkehrserziehung, 1988, 4, 91-95.

KUNZ, T.: Weniger Unfälle durch Bewegung. Hoffmann, Schorndorf, 1993.

LIMBOURG, M.: Die Leistungsfähigkeiten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr. Bericht über den 16. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1978 in Goslar, S. 267 - 275.

LIMBOURG, M.: Kinder im Straßenverkehr. Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe. Münster, 1995.

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

LIMBOURG; M.: Kinder unterwegs im Verkehr. Deutsche Verkehrswacht, Meckenheim, 1997.

STATISTISCHES BUNDESAMT: Kinderunfälle 1996. Wiesbaden, 1997.