

Optimierung des Programms "Kind und Verkehr"

Teilprojekt 6

Auftraggeber: Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach

Überprüfung einer Erweiterung der Programminhalte

Maria Limbourg, Stefan Holeweg, Claudia Köhne

Universität Gesamthochschule Essen

Kurzfassung

Im Rahmen des Forschungsprojektes "Optimierung des Programms Kind und Verkehr" war das Ziel des Teilprojektes Nr. 6 die Konzeption von Vorschlägen zur Veränderung und Ergänzung der Inhalte des Programms. Außerdem sollten die Möglichkeiten zur Kooperation des Programms mit anderen Institutionen der Unfallprävention im Kindesalter aufgezeigt werden.

In einzelnen Projektschritten wurden die Inhalte der "Kind und Verkehr" - Programmteile beschrieben, die historischen Grundlagen und die bislang vorliegenden Evaluationsuntersuchungen zum Programm dargestellt und die für die Grundlagen des Programms "Kind und Verkehr" relevanten neueren Erkenntnisse aus der Kinderunfallforschung und der Verkehrsunfallprävention, der Verkehrs- und Mobilitätsforschung, der Familien- und Kindheitsforschung, der pädagogischen Psychologie und der Erziehungswissenschaft analysiert. Nach fast 20 Jahren zeigen sich in vielen dieser Forschungsgebiete neue wissenschaftliche Erkenntnisse, die auch für das Programm "Kind und Verkehr" und seine Inhalte von Bedeutung sind. Ein weiterer Schritt im Rahmen des Projektes bestand in der Befragung von 63 Expertinnen und Experten aus dem Bereich der Kinderunfallprävention. Ziel der Befragung war es, kritische Stellungnahmen und Veränderungsvorschläge zu den Inhalten des Programms "Kind und Verkehr" zu erhalten und die Möglichkeiten der Vernetzung und Koordination des Programms KuV mit anderen Unfallpräventionsansätzen zu erkunden. In einem letzten Projektschritt wurden im Rahmen von "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen 6 Moderatoren, 40 Erzieherinnen und 1.382 Eltern aus Nordrhein-

Westfalen nach Veränderungsvorschlägen zu den Programminhalten befragt. Außerdem wurden bei 14 Elternveranstaltungen in der Stadt Essen teilnehmende Beobachtungen durchgeführt. Auch sie sollten Informationen über die inhaltlichen Bedürfnisse der Eltern und über die Akzeptanz der derzeitigen Programminhalte liefern.

Auf der Grundlage der Auswertung einschlägiger Forschungserkenntnisse und eigener empirischer Daten zum Unfallgeschehen im Kindesalter, zur Veränderung der kindlichen Lebensräume, zur Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs, zur Mobilität und Verkehrsmittelnutzung im Kindesalter und zu den Rahmenbedingungen für die Kinderunfallprävention in Familie und Kindergarten wurden eine Reihe von inhaltlichen Veränderungs- und Ergänzungsvorschlägen für das Programm "Kind und Verkehr" formuliert:

Das Programm "Kind und Verkehr" sollte sich langfristig nicht nur auf die Vorschulzeit beschränken, sondern die gesamte Kindheit umfassen. Außerdem sollte Kind und Verkehr im Sinne einer umfassenden unfallvorbeugenden Arbeit und Sicherheitserziehung mit anderen Institutionen der Gesundheits- und Unfallprävention kooperieren.

Die Säulen des Programms "Kind und Verkehr" sollten sich langfristig an den drei klassischen Bereichen der Unfallprävention und der Verkehrssicherheitsarbeit orientieren. In jedem Baustein sind die Themen:

- Technische Maßnahmen und Normierung
- Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug
- Kommunikation und erzieherische Maßnahmen

zu berücksichtigen.

Zu den bislang vorliegenden Bausteinen sollten folgende weitere Bausteine hinzugefügt werden:

- Kindorientierte Verkehrsraumgestaltung

- Kindorientierte polizeiliche Überwachung
- Kinder im öffentlichen Verkehr
- Sportgeräte im Verkehrsraum

Für die einzelnen Bausteine sollten neben den klassischen Broschüren und Filmen auch noch weitere neue Medien konzipiert werden (CD-Roms, PC-Spiele, Internet usw.).

Inhalt

1	Ausgangslage und Problemstellung	7	3.11	Evaluation des Programms "Kind und Verkehr"	21
2	Methodisches Vorgehen	10	3.12	Vergleichbare internationale Programme	23
2.1	Analyse der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr"	10	4	Epidemiologie und Ursachen von Unfällen im Kindesalter	25
2.2	Literaturanalyse	10	4.1	Der Kinderverkehrsunfall	26
2.3	Expertenbefragung	10	4.1.1	Aktueller Stand der Kinderverkehrsunfälle	26
2.4	Moderatorenbefragung	11	4.1.2	Entwicklung der Kinderunfälle von 1968 - 1996	27
2.5	Erzieherinnenbefragung	11	4.1.3	Dunkelziffer bei Kinderverkehrsunfällen	39
2.6	Elternbefragung	11	4.2	Haushalts-, Freizeit- und Sportunfälle im Kindesalter	39
2.7	Teilnehmende Beobachtung bei Elternveranstaltungen	12	4.2.1	Unfälle zu Hause und in der Freizeit	39
3	Analyse der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr"	13	4.2.2	Sportunfälle	43
3.1	Der Programmteil "Kinder als Fußgänger"	13	4.2.3	Alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede	44
3.2	Der Programmteil "Kinder als Radfahrer"	14	4.3	Faktoren des Unfallgeschehens bei Kindern	45
3.3	Der Programmteil "Kinder als Mitfahrer"	16	4.3.1	Ursachen beim Kind	45
3.4	Ergänzungen durch "Kind und Verkehr" - Briefe	16	4.3.2	Die familiäre und soziale Situation	45
3.5	Der Programmteil "Für türkische Eltern"	17	4.3.3	Das Wohnumfeld	46
3.6	Der Programmteil "Kinder unterwegs"	17	4.4	Unfallprävention bei Kindern	49
3.7	"Emotionen!" Kinder und motorisierte Verkehrsteilnehmer	19	4.4.1	Technische Maßnahmen und Normierung	49
3.8	Anregungen zur Öffentlichkeitsarbeit vor Ort	20	4.4.2	Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug	50
3.9	Moderatorenhandbuch	20	4.4.3	Kommunikation und erzieherische Maßnahmen	51
3.10	Historische Grundlage	20	4.4.4	Programme zur Erhöhung der Kindersicherheit	53
			4.5	Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"	58
			4.5.1	Verkehrsunfälle	58

4.5.2	Unfälle in Haushalt, Freizeit und Sport	59	6.2	Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen der öffentlichen Kleinkinderziehung	80
4.5.3	Faktoren des Unfallgeschehens	61	6.3	Versorgungsquote und Personalentwicklung im Kindergarten	81
4.5.4	Unfallprävention	61	6.4	Elternarbeit im Kindergarten	82
5	Die Veränderung der Lebensräume und der Mobilität in den letzten 30 Jahren	63	6.5	Materielle Ausstattung und Räumlichkeiten	83
5.1	Der Pkw-Bestand in Deutschland	63	6.6	Verkehrserziehung im Kindergarten	83
5.2	Auswirkungen des derzeitigen Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit	65	6.6.1	Programme zur Verkehrserziehung im Elementarbereich	85
5.2.1	Umwelt	65	6.7	Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"	87
5.2.2	Gesundheit	66	7	Erziehung und Verkehrserziehung in der Familie im Wandel der Zeit	88
5.3	Veränderte Lebensräume von Kindern	67	7.1	Die Familie	88
5.3.1	Wohnumfeld und Aktionsraumqualität für Kinder	68	7.1.1	Entwicklung der Familiengrößen	89
5.3.2	Aktionsraumqualität und Entwicklungschancen von Kindern	68	7.1.2	Wandel der Mutter- und Vaterrolle	90
5.4	Mobilität und Verkehrsmittelnutzung im Kindesalter	71	7.2	Die Erziehung im Wandel der Zeit	92
5.4.1	Mobilität im Vorschulalter	71	7.3	Verkehrserziehung in der Familie	94
5.4.2	Mobilität im Schulalter	72	7.3.1	Verkehrserziehung der Eltern	95
5.5	Mobilitätssozialisation im Kindesalter	75	7.3.2	Das Verkehrswissen der Eltern	98
5.6	"Konsequenzen für das Programm Kind und Verkehr"	76	7.3.3	Vergleich der Untersuchungsergebnisse	101
5.6.1	Veränderte Lebensräume von Kindern	76	7.4	Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"	102
5.6.2	Mobilität und Verkehrsmittelwahl im Kindesalter	77	7.4.1	Die Familie	102
5.6.3	Mobilitätssozialisation	78	7.4.2	Die Erziehung	102
6	Der Kindergarten und die vorschulische Verkehrserziehung im Wandel der Zeit	79	7.4.3	Die Verkehrserziehung in der Familie	102
6.1	Veränderungen des Kindergartens zwischen 1970 und 1997	79	8	Ergänzende Befragungen und Beobachtungen	103
			8.1	Expertenbefragung	104
			8.1.1	Ergebnisse	104
			8.1.2	Kooperationsmöglichkeiten mit den Vorschulparlamenten	106

8.2	Moderatorenbefragung	108	9.6	Kurzfristige und langfristige Ziele der Programmüberarbeitung	127
8.3	Erzieherinnenbefragung	108	9.7	Anregungen für Forschungs- projekte zur Verbesserung des Programms "Kind und Verkehr"	127
8.4	Elternbefragung	109			
8.4.1	Interview	109			
8.4.2	Fragebogen zur Verkehrs- erziehung und zum Verkehrs- wissen von Eltern	109	Literatur		128
8.4.3	Fragebögen zur Teilnahme und Nichtteilnahme an "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen	113	Anhang		148
8.5	Teilnehmende Beobachtung bei Elternveranstaltungen	115			
8.5.1	Veranstaltungen "Kinder als Fußgänger"	115			
8.5.2	Veranstaltungen "Kinder als Radfahrer"	115			
8.6	Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"	116			
8.6.1	Befragung von Experten, Moderatoren, Erzieherinnen und Eltern zu ihren inhaltlichen Veränderungs- und Ergänzungs- vorstellungen	116			
8.6.2	Veränderungen der Voraus- setzungen für "Kind und Verkehr" bei den Eltern	118			
8.6.3	Voraussetzungen für "Kind und Verkehr" bei den Kindern	118			
9	Zusammenfassende Darstellung der Veränderungs- und Er- gänzungsvorschläge	120			
9.1	Anpassung der drei Säulen	120			
9.2	Überarbeitung bestehender Bausteine	122			
9.3	Neue Bausteine	125			
9.4	Kooperationspartner	126			
9.5	Anspracheformen und Moderatoren	127			

1 Ausgangslage und Problemstellung

Im Rahmen der Optimierung des Programms "Kind und Verkehr" durch die Bundesanstalt für Straßenwesen war das Ziel des Teilprojektes Nr. 6 (FE 82.143/1997) die Überprüfung einer Veränderung und Ergänzung der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr". "Kind und Verkehr" ist ein bundesweit wirkendes Erwachsenenbildungsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder. Es wird seit 1980 mit der finanziellen Unterstützung des Bundesministers für Verkehr umgesetzt, zentral koordiniert und wissenschaftlich begleitet. Jährlich finden ca. 15.000 Elternveranstaltungen statt (HAMMER, 1995, BERG, 1997).

Die Ziele des Programms können als drei - sich ergänzende - Säulen (ehemals "vier Säulen") zusammengefaßt werden (HAMMER, 1995, BERG, 1997):

- 1 Anpassung technischer und juristischer Aspekte des Straßenverkehrs an Kinder
 - In diesem Bereich soll das Programm dazu beitragen, daß die Interessen und Bedürfnisse von Kindern bei der Stadt- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Primäres Ziel hierbei ist die Erhöhung der Sicherheit auf den alltäglichen Wegen und in der Wohnumgebung. Der DVR leistet als Dachverband Überzeugungsarbeit bei Politikern und Städteplanern und nimmt Stellung zu juristischen Fragen wie z.B. der Sicherungspflicht von Kindern im Pkw und der Heraufsetzung der

Altersgrenze radfahrender Kinder auf dem Gehweg.

- 2 Aufklärung erwachsener Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kraftfahrer über Verhaltensmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr
 - Durch Aufklärung sollen besonders Kraftfahrer für die Probleme von Kindern im Straßenverkehr sensibilisiert werden, damit sie sich ihnen gegenüber rücksichtsvoller und vorsichtiger verhalten. Bei der Verbreitung der Information über die begrenzten Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr nutzt der DVR Presse, Funk und Fernsehen.

- 3 Elternbildung im Vorschulbereich
 - Eltern und anderen erwachsenen Bezugspersonen von Kindern kommt die wichtigste Rolle auf dem Gebiet der Verkehrserziehung, besonders der vorschulischen Verkehrserziehung, zu. Das Programm soll dazu beitragen, daß Eltern sich stärker für die Sicherheit ihrer Kinder einsetzen. Eltern sollen dazu befähigt werden, ihre Kinder systematisch an eine möglichst sichere und selbständige Verkehrsteilnahme heranzuführen.

Die "Förderung des Vorbildverhaltens Erwachsener" wurde als ehemals eigenständige "vierte Säule" des Programms "Kind und Verkehr" in die "Elternbildung im Vorschulbereich" integriert.

Die Ausbildung der durch seine Mitgliederverbände ausgewählten Personen zum Moderator erfolgt in mehrtägigen Seminaren durch den DVR. Im Verlauf dieser Seminare werden die Moderatoren mit den Inhalten des Programms sowie mit verschiedenen Moderationstechniken vertraut gemacht. Die Inhalte des Programms werden zu meist im Rahmen einer Elternveranstaltung in Kindergärten durch einen der ca. 1800 Moderatoren

des Programms "Kind und Verkehr" an die Eltern weitergegeben (HAMMER, 1995, BERG, 1997). Mit dem Ziel, die Sicherheit von Kindern aus türkischen Familien zu erhöhen, wurden im Rahmen des Programms "Kind und Verkehr" ca. 200 türkische Moderatoren ausgebildet, die die Inhalte des Programms in Einzelgesprächen zu Hause an die türkischen Eltern weitergeben.

Das Programm "Kind und Verkehr" wird seit 18 Jahren erfolgreich durchgeführt, in den letzten Jahren zeichnet sich allerdings ein Rückgang bei den Teilnehmerzahlen in den entsprechenden Elternveranstaltungen ab (BERG, 1997). Grund dafür könnten Veränderungen sein, die in einem fast 20jährigen Zeitraum möglicherweise bei der Verkehrs- und Unfallbeteiligung von Kindern im Vorschulalter, des verkehrlichen Umfeldes, des kindlichen Lebensraums und der familialen Situation eingetreten sind. Die verminderte Verkehrsunfallgefährdung von Kindern könnte möglicherweise zu einer veränderten Problemeinschätzung durch die Eltern geführt haben. Vergleichbar könnten sich Veränderungen der Lebensräume als Folge der Zunahme des Straßenverkehrs - verbunden mit der Verdrängung von Spielräumen - auf das Problembewußtsein der Eltern ausgewirkt haben.

Der Forschungsplan der Bundesanstalt für Straßenwesen für das Teilprojekt 6 forderte die Bearbeitung folgender Fragestellungen in bezug auf die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr":

- Ergänzung und Gewichtung der Inhalte aufgrund der aktuellen Sicherheitsrelevanz,
- Nutzung von Synergieeffekten zwischen verwandten Präventionsbereichen,
- Auswirkungen von veränderten Lebensräumen von Kindern,
- Entstehung neuer Risiken für Kinder,

- Verlagerung der Spielbereichssicherung zu einer reflektierten Erweiterung von Spielräumen,
- Planung und Gestaltung von Kindergartenwegen,
- Verknüpfung mit Präventionsmaßnahmen im Bereich "Kinderunfälle in Heim und Freizeit".

Zusätzlich zu den genannten Themen erschienen uns einige Fragestellungen von Bedeutung, die im Forschungsplan der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht vorgesehen waren. Hierzu gehören die Auswirkungen von Veränderungen der kindlichen Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr, Veränderungen der elterlichen Erziehung und der Erziehungseinstellungen und Veränderungen im Bereich des Kindergartens und der vorschulischen Erziehung. Durch diese Veränderungen könnten die derzeitigen Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" zumindest teilweise nicht mehr ganz "zeitgemäß" sein. Zusätzlich zu den inhaltlichen Veränderungen im Rahmen der Kernarbeit des Elternbildungsbereiches wurden die organisatorischen Bedingungen und Möglichkeiten für eine Integration der Programminhalte von "Kind und Verkehr" in die Aktivitäten von Kooperationspartnern überprüft.

Im Forschungsplan des Teilprojektes waren zur Beantwortung der genannten Themen und Gebiete folgende methodische Schritte gefordert:

- Literaturlauswertung zu den Grundlagen des Programms "Kind und Verkehr" (Verkehrs- und Unfallbeteiligung von Kindern im Vorschulalter, Veränderungen des verkehrlichen Umfeldes, Veränderungen der familialen Situation).

-
- Aktualisierung der Zielvorgabe des Programms "Kind und Verkehr" vor dem Hintergrund der oben genannten Bedingungen.
 - Literaturlauswertung und Expertengespräche zu den Möglichkeiten der inhaltlichen und organisatorischen Verzahnung der Elternarbeit mit verwandten Präventionsbereichen.
 - Bericht zur inhaltlichen Aktualisierung des Programms zur längs- und querschnittlichen Integration von "Kind und Verkehr" (Erziehungsprozeß, Verknüpfungsmöglichkeiten).

Zur Sicherung der Ergebnisse schienen uns eigene empirische Untersuchungen notwendig. Daher führten wir Befragungen von Moderatoren, Erzieherinnen und Eltern durch und nahmen an Elternabenden des Programms "Kind und Verkehr" teil.

Zusammengefaßt ist das Ziel unserer Arbeit, die Veränderungen in den genannten Bereichen zu beschreiben, ihre Relevanz für das Programm "Kind und Verkehr" zu überprüfen und - falls erforderlich - Vorschläge zur Veränderung der Programminhalte zu machen und Möglichkeiten zur Kooperation mit anderen Institutionen aufzuzeigen.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Analyse der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr"

Zur Feststellung der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" wurde eine Analyse der verschiedenen Programmteile vorgenommen. Im einzelnen wurden die Programmteile "Kinder als Fußgänger", "Kinder als Radfahrer", "Kinder als Mitfahrer", "Für türkische Eltern", "Kinder unterwegs" (Schulanfänger), "Emotionen!" (Kinder und motorisierte Verkehrsteilnehmer), das Moderatorenhandbuch und Ergänzungen durch "Kind und Verkehr" - Briefe analysiert. Außerdem wurden die historische Grundlage, das Elterntrainingsprogramm von LIMBOURG und GERBER aus dem Jahre 1979, und verschiedene, das Programm "Kind und Verkehr", betreffende Evaluationsstudien ausgewertet.

2.2 Literaturanalyse

Dem Ziel des Forschungsvorhabens folgend, war ein umfassender Einbezug der bisher vorliegenden Erkenntnisse auf den Gebieten der Unfallforschung, Unfallpräventionsarbeit, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, der Familie, der Kindheit, der Erziehung und des Kindergartens notwendig, um Rückschlüsse auf die Auswirkung von Veränderungen in diesen Bereichen auf die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" ziehen zu können. Die Zeitspanne des zu beobachtenden Zeitraumes, in dem Veränderungen stattgefunden haben

können, wurde auf die letzten 30 Jahre ausgedehnt. Obwohl das Programm "Kind und Verkehr" erst seit 18 Jahren besteht, wurde dieser Zeitraum gewählt, da die Grundlagen des Programms bereits durch Forschungsarbeiten in den 70er Jahren geschaffen wurden. So kann die Entwicklung innerhalb der einzelnen relevanten Faktoren vom Zeitpunkt der ersten Datenerhebung bis heute nachvollzogen werden.

Da die Überprüfung einer Erweiterung der Programminhalte auch ein Ziel der Forschungsarbeit war, konzentrierte sich die Literaturanalyse auf die Entwicklung folgender relevanter Einflußfaktoren und Untersuchungsdimensionen im Verlauf der letzten 30 Jahre:

- Epidemiologie und Ursachen von Verkehrsunfällen im Kindesalter.
- Epidemiologie und Ursachen von Heim-, Freizeit- und Sportunfällen im Kindesalter.
- Unfallpräventionsmaßnahmen und -programme.
- Entwicklung des Verkehrs und Entwicklung der Mobilität bei Kindern und Jugendlichen.
- Wandel der Lebensräume von Kindern.
- Entwicklung des Kindergartens und der in ihm stattfindenden Erziehung.
- Wandel der Verkehrserziehung im Kindergarten.
- Wandel der Familie.
- Wandel der allgemeinen Erziehung.
- Wandel der Verkehrserziehung in der Familie.

2.3 Expertenbefragung

Die Expertenbefragung bestand aus Gesprächen mit 63 Expertinnen und Experten in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz aus allen Berei-

chen der Unfallprävention. Ziel der Befragung war es, Anregungen und Kritikpunkte zu den Inhalten des Programms "Kind und Verkehr" zu sammeln und die Möglichkeiten der Vernetzung und Koordination der unterschiedlichen Präventionsansätze zu erkunden.

Die Experten wurden aus dem Verteiler für wissenschaftliche Publikationen zum Thema "Kinder und Verkehr" der Universität Essen ausgewählt.

Es wurden Gespräche mit Experten aus folgenden Institutionen durchgeführt:

- Bundesvereinigung für Gesundheit
- Deutsches Grünes Kreuz
- Berufsverband der Kinderärzte
- Kuratorium ZNS
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
- Vorschulparlamente
- Hochschulen
- Forschungsinstitutionen
- Länderministerien
- Gemeindeunfallversicherungen
- Berufsgenossenschaften

Die teilstrukturierten Interviews fanden bei Tagungen, Kongressen und Forschungsgesprächen statt, oder wurden telefonisch / schriftlich durchgeführt. Die sich mit dem Projekt "Optimierung des Programms Kind und Verkehr" befassenden Institutionen (BASt, BMV, DVR) wurden von der Befragung ausgeklammert.

2.4 Moderatorenbefragung

Bei der Teilnahme an 14 "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen 1998 in Essen wurden insgesamt 6 Moderatoren der Deutschen Verkehrswacht

(DVW) anhand eines teilstrukturierten Interviewleitfadens (siehe Anhang) nach Überarbeitungsvorschlägen für die Inhalte des Programms befragt. Alle Befragten waren von Beruf Polizisten und seit über 10 Jahren als Moderatoren tätig.

2.5 Erzieherinnenbefragung

Zum Thema "Verkehrserziehung im Kindergarten" wurden im Jahr 1998 bei 14 "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen (DVW) in Essen 40 Erzieherinnen befragt. Alle Befragten waren vollzeitbeschäftigt, ihre Berufserfahrung lag zwischen vier und sieben Jahren. Die Befragung der Erzieherinnen wurde mit Hilfe eines teilstrukturierten Interviewleitfadens durchgeführt (siehe Anhang).

2.6 Elternbefragung

Bei insgesamt 14 Elternveranstaltungen des Programms "Kind und Verkehr" (DVW) im Sommer 1998 in der Stadt Essen wurden 273 Eltern anhand eines teilstrukturierten Interviewleitfadens (siehe Anhang) zu inhaltlichen und organisatorischen Änderungen des Programms und seiner Veranstaltungen befragt.

Eine weitere Elternbefragung wurde anhand von zwei unterschiedlichen Fragebögen durchgeführt. Der erste Fragebogen behandelte thematisch die "Einschätzung der Eltern über die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr" (siehe Anhang). Hier wurden 449 Eltern von Kindern im Alter zwischen 3 und 10 Jahren in den Städten Bottrop, Essen, Recklinghausen, Oberhausen und Duisburg befragt.

Der zweite Fragebogen behandelt thematisch die Unfälle von Kindern, ihre Ursachen und die Ein-

stellung von Eltern zum Programm "Kind und Verkehr" Aus diesem Grund sind nur Teile dieser Befragung für das Programm "Kind und Verkehr" von Relevanz. In 51 Städten des Großraumes Düsseldorf, Essen und Dortmund wurden 650 Eltern von Kindern im Alter zwischen 0 und 10 Jahren nach ihrer Teilnahme und möglichen inhaltlichen Verbesserungen von "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen befragt. Neben diesem Fragebogen wurden ebenfalls die für die Überarbeitung des Programms vom Institut Diagnose und Transfer in München entwickelten Fragebögen zur Befragung von Eltern zur Teilnahme oder Nichtteilnahme an einer "Kind und Verkehr" - Veranstaltung an die 650 Befragten verteilt. Ausgewertet wurden hier nur Fragen, die die Inhalte des Programms betreffen.

2.7 Teilnehmende Beobachtung bei Elternveranstaltungen

Die Teilnahme an Elternveranstaltungen ermöglichte es zum einen, die Umsetzung der aktuellen Programminhalte zu überprüfen, zum anderen wurden Hinweise auf organisatorische oder inhaltliche Defizite erwartet. Die teilnehmende Beobachtung erfolgte im Sommer 1998 bei insgesamt 14 Veranstaltungen des Programms "Kind und Verkehr" (DVW) in verschiedenen Kindergärten innerhalb des Stadtgebietes Essen. Sieben Veranstaltungen betrafen das Thema "Kinder als Fußgänger", die anderen sieben das Thema "Kinder als Radfahrer".

3 Analyse der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr"

Inhaltlich ist das Elternbildungsprogramm in verschiedene Themenbereiche untergliedert. So sind die Themen "Kinder als Fußgänger", "Kinder als Radfahrer", "Kinder als Mitfahrer", "Kinder unterwegs" (Kinder als Schulanfänger) und "Für türkische Eltern" zu unterscheiden. Das Thema "Kinder als Mitfahrer" ist jeweils Bestandteil der in manchen Bereichen unterschiedlich strukturierten Veranstaltungen für zu Fuß gehende und radfahrende Kinder. Gemeinsame Themenbereiche der Veranstaltungen "Kinder als Fußgänger" und "Kinder als Radfahrer" sind die entwicklungsbedingten Voraussetzungen für die Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr, die Analyse der Verkehrsbedingungen im familiären Wohnumfeld und die Aufdeckung von Gefahren für das Kind. Während für kindliche Fußgänger ein Übungsprogramm zum Erlernen von verkehrssicherem Verhalten im Verkehrsraum angeboten wird, hat der Programmteil "Kinder als Radfahrer" zum Ziel, ein frühes Radfahren im Verkehr zu verhindern. Die Eltern erhalten Informationen über die entwicklungspsychologisch bedingten Grenzen für das Radfahren im Vorschulalter, über die rechtlichen Bestimmungen und über die technischen Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrrad für Kinder (DVR, 1996, 1998, BERG, 1997).

3.1 Der Programmteil "Kinder als Fußgänger"

Mit diesem Programmbaustein werden Eltern über die Gefahren für Kinder im Straßenverkehr und über entwicklungsbedingte Verhaltensweisen, Kognitionen und Emotionen informiert. Außerdem sollen Eltern dazu befähigt werden, planvolle, zielgerichtete und regional abgestimmte Verkehrserziehung über einen längeren Zeitraum zu betreiben. Wichtige Bestandteile zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder sind hierbei die Abgrenzung des Spielbereiches für Kinder in der Wohnumgebung nach Sicherheitsaspekten und die Verdeutlichung der Vorbildfunktion von Erwachsenen.

Die Broschüre "So geht's"

Die Broschüre behandelt in der Einführung die Ursachen für Kinderverkehrsunfälle. Im einzelnen werden die wenig kindgerechte Planung von Straßen und Wohngebieten, das Fehlverhalten von Autofahrern, das falsche Vorbildverhalten von Erwachsenen und die Besonderheiten der kindlichen Entwicklung genannt.

Ein weiteres Thema der Broschüre ist die Sicherheit von Kindern beim Spielen im Wohnumfeld. Einige Straßen sind zum Spielen absolut untauglich, andere sind bedingt geeignet. Eltern sollen erfahren, daß es risikoarme und -reiche Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld gibt und sollen dafür Sorge tragen, daß das Kind sich an diese Grenzen hält. Um den Spielraum zu sichern sollen Eltern die Straße vor ihrem Haus einem Straßentyp zuordnen (Anliegerstraße, Wohnstraße, Straße mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen und Hauptverkehrsstraße), objektive Gefahrenpunkte aufdecken, das kindliche Verhalten berücksichti-

gen, den Aktionsraum festlegen und die Einhaltung der gesteckten Grenzen kontrollieren. Mit wachsendem Alter der Kinder können die Spielbereiche schrittweise erweitert werden.

In der Sicherheitserziehung besitzen Eltern eine wichtige Vorbildfunktion. Zusätzlich zu dieser Information erhalten Eltern Anleitungen zur Planung und Durchführung von Verkehrsübungen. Sie beinhalteten unter anderem den zu wählenden Zeitraum, die Übungsfrequenz, die zu wählenden Gelegenheiten und Warnhinweise, die eine Überschätzung und somit eine Gefährdung des Kindes verhindern sollen.

Bei jeder Übung soll das zu lernende Verhalten erklärt und vorgemacht werden. Danach soll es gemeinsam eingeübt werden. Anschließend wird das Verhalten des Kindes beobachtet und gegebenenfalls korrigiert. Nach und nach soll der Schwierigkeitsgrad der zu bewältigenden Aufgaben erhöht und das Verhalten immer wieder beobachtet und wiederholt werden, um das Erlernte zu festigen und den Erfolg zu kontrollieren.

Die Übungen umfassen folgende Situationen

1. Richtiges Verhalten auf dem Gehweg (ab 2 Jahren): an der Häuserseite gehen.
2. Halten am Fahrbahnrand (ab 3 Jahren).
3. Überquerung der Fahrbahn an Stellen ohne Sichthindernisse (ab 3 - 5 Jahren je nach Verkehrsaufkommen): Halten am Fahrbahnrand, Orientierung, zügige Überquerung der Fahrbahn.
4. Überquerung der Fahrbahn an Lichtsignalanlagen (ab ca. 4 Jahren): auf "Grün" warten, auf abbiegende Fahrzeuge achten, zügige Überquerung der Fahrbahn.

5. Überquerung der Fahrbahn mit Sichthindernissen (ab 4 - 5 Jahren): Halten am Fahrbahnrand, Orientierung, Halten an der Sichtlinie, Orientierung, zügige Überquerung der Fahrbahn.
6. Überquerung der Fahrbahn an Fußgängerüberwegen (ab 5 - 6 Jahren): Halten am Fahrbahnrand, Orientierung, eventuell Blickkontakt, zügige Überquerung der Fahrbahn.

Zusätzlich zu den Übungen werden Informationen zur selbständigen Begehung von Wegen gegeben. Diese Wege sollten vorher intensiv geübt werden, wobei dem Kind nach und nach die Führung überlassen werden soll. Danach können neue Wege geplant werden, die selbständig begangen werden können.

Neben den Inhalten für zu Fuß gehende Kinder werden die Eltern zum Hinauszögern des Radfahrens und zur Sicherung des Kindes im Pkw aufgefordert.

Der Film "So geht's"

Der Film beschreibt die Vorgehensweise bei der Spielraumsicherung und stellt das Trainingsbeispiel Nr. 3 exemplarisch dar.

3.2 Der Programmteil "Kinder als Radfahrer"

Mit diesem Programmbaustein werden die Eltern über entwicklungstypische Verhaltensweisen, Kognitionen und Emotionen von Kindern informiert. Sie erhalten Entscheidungshilfen für den Kauf eines Rades und für den Beginn des Radfahrens ihrer Kinder. Wichtige Bestandteile, die die Sicherheit von Kindern erhöhen sollen, sind die Eingren-

zung des kindlichen Spiel- und Radfahrbereiches und die Herausstellung der Vorbildfunktion Erwachsener.

Die Broschüre "Radfahren ist (k)ein Kinderspiel"

Einführend werden die Ursachen von Unfällen radfahrender Kinder behandelt. Im einzelnen werden die wenig kindgerechte Planung von Straßen und Wohngebieten, das Fehlverhalten von Autofahrern, die Besonderheiten der kindlichen Entwicklung und die Überschätzung der Fähigkeiten von radfahrenden Kindern aufgezeigt. Außerdem werden die rechtlichen Bestimmungen zum Thema "Radfahren im Kindesalter" dargestellt.

Da die Fähigkeiten zum Radfahren frühestens mit acht Jahren zumindest teilweise ausgebildet sind, ist das Radfahren im Vorschulalter nicht ratsam. Daher wird den Eltern empfohlen, das Radfahren im Verkehr bei ihren Kindern so lange wie möglich hinauszuzögern. Die Entscheidung, wann das Kind damit beginnen soll, müssen die Eltern anhand der Beobachtung ihres Kindes treffen. Dabei sollte beachtet werden, daß der Wunsch des Kindes nach einem Fahrrad intensiv sein sollte, das Kind so weit entwickelt ist, daß es das Gleichgewicht auf dem Rad halten kann, die Wohnumgebung zum Radfahren geeignet ist und das Kind sich an vereinbarte Regeln halten kann.

So wie bei den zu Fuß gehenden Kindern müssen die Eltern der radfahrenden Kinder ihre Straße einem der vorgegebenen Straßentypen zuordnen und in der Wohnumgebung nach objektiven Gefahrenquellen suchen. Der festgelegte Bereich sollte sich nicht in der Nähe fließenden Verkehrs befinden oder wenigstens durch Barrieren von ihm ge-

trennt sein. Nötigenfalls müssen die Grenzen zusätzlich sichtbar gemacht werden. Zusätzlich soll die Einhaltung der Grenzen des Aufenthaltsbereichs kontrolliert werden. Eltern impulsiver oder leicht ablenkbarer Kinder wird empfohlen, die Grenzen für den Aufenthaltsbereich ihrer Kinder entsprechend enger festzulegen.

Die Eltern werden weiterhin darüber informiert, daß für den Schonraum ein ordentlich ausgerüstetes Lern- und Spielfahrrad ausreichend ist. Sie sollten auf die bauliche Sicherheit achten und daran denken, daß viele Fahrräder für die Teilnahme am Straßenverkehr nicht geeignet sind. Bestimmte Fahrräder sollten sie auch älteren Kindern nicht kaufen: Sport-Räder mit Rennlenker, Fahrräder mit Kettenschaltung, BMX-Räder.

Die Eltern sollten die Sicherheit des Kindes auf dem Fahrrad im Schonraum überprüfen. Sie dürfen diese nicht im Straßenverkehr testen. Vor der Teilnahme am Straßenverkehr sollten sie sich vergewissern, daß das Kind das Fahrrad und die verschiedenen nötigen Bewegungsabläufe (Aufsteigen, Anfahren, Lenken, Fahren, Ausweichen, Bremsen, Absteigen) beherrscht und unterschiedliche Verkehrssituationen richtig beurteilen kann.

Wenn Eltern oder mehrere Erwachsene radfahrende Kinder begleiten, sollten sie vor und hinter ihrem Kind (ihren Kindern) fahren. Bei alleiniger Begleitung des Kindes, sollte der Elternteil versetzt links hinter dem Kind fahren. Wichtig für die Eltern sollte es sein, dem Kind immer ein richtiges Vorbild zu geben und in schwierigen Situationen abzusteigen, um dem Kind zu zeigen, wo es das Rad besser schieben sollte. Des Weiteren werden Eltern darüber informiert, daß das genutzte Fahrrad der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspre-

chen muß und, daß die Kinder sowohl im Straßenverkehr als auch im Schonraum einen passenden Helm tragen sollten.

In einer Ergänzung durch den "Kind und Verkehr" - Brief Nr.25/26 wird der Roller als Alternative zum Fahrrad aufgezeigt, da er ausgezeichnet die Körperkoordination, das Gleichgewicht halten, die Kondition, die Beschleunigungserfahrung und die Aktions- und Reaktionsschnelligkeit verbessert und schult. Als sicherste Möglichkeit, das Kind mit dem Fahrrad zu transportieren, wird der Anhänger genannt. Ergänzend erhalten die Eltern den Hinweis, daß sowohl der erwachsene Fahrer als auch das Kind als Mitfahrer Helme tragen sollten.

Der Film "Radfahren ist (k)ein Kinderspiel"

Der Film behandelt die bereits beschriebene Spielraumsicherung und zeigt die Gefahren auf, denen Kinder beim Radfahren ausgesetzt sind.

3.3 Der Programmteil "Kinder als Mitfahrer"

Aufgrund der hohen Zahl der im Pkw verunglückten Kinder und der im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten hohen Todesrate wurde 1989 das Thema "Kinder als Mitfahrer" in das Programm "Kind und Verkehr" aufgenommen. Ziel dieses Programmteils ist es, die Eltern über die Notwendigkeit und die Pflicht der Sicherung von Kindern in Pkw zu informieren. Zusätzlich werden ihnen Entscheidungshilfen für die Auswahl der passenden Rückhaltesysteme gegeben.

Die Broschüre "Kinder als Mitfahrer"

Die Eltern werden über die Benutzungspflicht von Kindersitzen im Pkw und die rechtlichen Bestim-

mungen zur Mitnahme von Kindern im Taxi und in voll besetzten Fahrzeugen, über Ausnahme genehmigungen und Möglichkeiten des Transports behinderter Kinder informiert.

Zusätzlich gibt es eine Information zur ECE-Regelung 44-03 bei Kindersitzen (Einlegeblatt zur Aktualisierung), eine Beschreibung verschiedener Kindersitzsysteme der Gruppen 0 - III und eine Aufführung von der Stiftung Warentest (9/1993) geprüfter Fabrikate, nach Altersgruppen und Hersteller unterteilt. Zum besseren Verständnis werden verschiedener Fachbegriffe in bezug auf Kindersitze erläutert.

Neben einer Warnung vor selbstgebauten Sitzalternativen werden den Eltern Möglichkeiten aufgezeigt, das Kind an den Kindersitz und das Gurtragen zu gewöhnen, Autofahrten kindgerecht zu gestalten (Pausen, Verpflegung, Sitzposition, Beschäftigung), Rückhaltesysteme zu leihen und Alternativen zur Mitnahme des Kindes im Pkw zu nutzen.

In einer Ergänzung durch den Kind und Verkehr - Brief Nr. 24 wird noch einmal auf die unbedingte Sicherungspflicht von Kindern im Pkw auch bei fehlenden Kopfstützen eingegangen. Im Rahmen dieser Pflicht sollten Eltern konsequent darauf achten, daß das Kind im Pkw zu jeder Zeit angeschnallt ist. Kritik der Kinder an der Bequemlichkeit des Sitzes sollte jedoch ernst genommen werden.

3.4 Ergänzungen durch "Kind und Verkehr" - Briefe

Die vom DVR herausgegebenen "Kind und Verkehr" - Briefe enthalten Informationen für die Umsetzerverbände und Moderatoren über Neuerun-

gen und Untersuchungen des Programms. Gleichzeitig stellen sie ein Medium zum Erfahrungsaustausch dar und geben Handlungshilfen für die Arbeit der Moderatoren. Bis heute sind in unregelmäßigen Abständen insgesamt 27 Briefe herausgegeben worden.

In einer Ergänzung des Programms durch den "Kind und Verkehr" Brief Nr. 25/26 wird das Thema "Kinder und Inline-Skates" aufgegriffen. Kinder sollten nur auf verkehrsfreien Flächen fahren. Sowohl Erwachsene als auch Kinder sollten eine komplette Schutzausrüstung tragen (für Kopf, Knie, Ellbogen, Handgelenke). Inline-Skater sollten sich folgendermaßen verhalten:

- In Fahrtrichtung rechts rollen und links überholen.
- Bei der Begegnung mit Fußgängern nach rechts ausweichen. Grundsätzlich gilt, daß Passanten immer Vorrang haben.
- Beim Überqueren der Straße erst einmal anhalten.
- In Fußgängerzonen langsamer rollen und besonders auf ältere Fußgänger, Personen mit Kinderwagen und Kinder achten.
- Fußgängern so rechtzeitig ausweichen, daß diese nicht erschrecken oder zu gefährlichen Reaktionen veranlaßt werden.

3.5 Der Programmteil "Für türkische Eltern"

Der Baustein "Für türkische Eltern" besteht seit 1985 und ist nicht einfach nur eine Übersetzung der deutschen Programmteile "Kinder als Fußgänger" und "Kinder als Radfahrer", sondern wurde völlig überarbeitet und auf die Besonderheiten türkischer Familien mit ihren Kindern abgestimmt. Die Ergebnisse dieser Überarbeitung sind ein Übungskalender und eine Tonbildschau. Vermittelt

werden die Inhalte dieses Programmtails nicht bei Elternabenden im Kindergarten, sondern bei Gesprächen in der elterlichen Wohnung.

Übungskalender und Tonbildschau

Ein besonderer Übungsschwerpunkt in beiden Medien des Bausteins "Für türkische Eltern" ist die Auswahl eines sicheren Schulweges und das Schulwegtraining. Den Eltern soll klar werden, daß viele Verhaltenssequenzen häufiger trainiert werden müssen, um die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg zu gewährleisten.

3.6 Der Programmteil "Kinder unterwegs"

Seit 1993 besteht das Programm "Kinder unterwegs" als Teil des Programms "Kind und Verkehr". Es bezieht sich auf alle Verkehrssituationen, in denen Kinder, insbesondere ab dem Zeitpunkt der Einschulung unterwegs sind und wendet sich somit an Eltern von Schulanfängern. Die Gründe für die Konzeption dieses Teilprogramms waren ein erhöhtes Risiko bei Kindern als Fußgänger, ein nicht unbedeutendes Unfallrisiko von Radfahrern im Alter zwischen 6 und 7 Jahren, der Versuch der Erweiterung der Präventionsarbeit auf den Freizeitbereich und die erhöhte Sensibilität für Belange der Verkehrssicherheit bei Eltern von Kindern im Einschulungsalter.

Die Vermittlung der Programminhalte und die Weitergabe der Informationsmaterialien des Teilprogramms "Kinder unterwegs" unterliegt nicht den vom DVR ausgebildeten Moderatoren, sondern den Klassenlehrern der Erstkläßler. Meist ist sie Bestandteil eines in der Schule stattfindenden Elternabends (HAMMER, 1995, BERG, 1997).

Die Broschüre "Jan unterwegs" (Schulanfänger)

Die Eltern werden darüber informiert, daß Kinder sich erst an den Weg zur Schule gewöhnen müssen. Der sicherste Schulweg sollte daher gemeinsam mit dem Kind geplant werden. Hierbei sollten die Eltern darauf achten, daß das Kind stark und wenig befahrene Straßen immer an gesicherten Überwegen überquert und zugeparkte Stellen bei der Fahrbahnüberquerung meidet, auch wenn dies einen Umweg bedeutet. Trotzdem sollten die Straßenüberquerung an Stellen mit Sichthindernissen (Halten am Fahrbahnrand, Orientierung, Halten an der Sichtlinie, Orientierung, zügige Überquerung der Fahrbahn), die Überquerung der Fahrbahn an Lichtsignalanlagen (auf "Grün" warten, Beachtung abbiegende Fahrzeuge, zügige Überquerung der Fahrbahn, notfalls Erwachsene um Hilfe bitten), die Überquerung der Fahrbahn an Fußgängerüberwegen (Halten am Fahrbahnrand, Orientierung, eventuell Blickkontakt, zügige Überquerung der Fahrbahn) und das Verhalten an Bushaltestellen geübt und der Erfolg kontrolliert werden. Der geplante Weg sollte schon vor der Einschulung mit dem Kind abgegangen werden, wobei das Kind die Führungsrolle übernehmen sollte. Weiterhin werden die Eltern angehalten, nach der Einschulung auf die psychische und physische Verfassung des Kindes und dessen Kleidung (Sichtbarkeit) zu achten und die Schulanfänger nicht mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen.

Die Eltern werden darüber in Kenntnis gesetzt, daß die Kinder morgens meist auf direktem Weg vom Elternhaus zur Schule gehen, auf dem Rückweg dies jedoch häufig nicht tun. Die Eltern sollten daher dafür sorgen, daß ihre Kinder auf keinen Fall unter Zeitdruck stehen. Sie sollten nicht auf abso-

luter Pünktlichkeit bestehen, sondern eine Zeitspanne ausmachen. Kinder sollten durch die Eltern auf dem Heimweg beobachtet werden. Bei Fehlverhalten sollte die Eltern den Schulweg noch einmal mit dem Kind abgehen und Situationen, die Probleme bereiten, besprechen.

Des Weiteren werden Eltern angehalten, bei schwierigen (z.B. stark befahrene, mehrspurige Straßen, Straßen mit fehlenden, schmalen oder zugeparkten Gehwegen, Gehwege mit Zufahrten zu großen Parklätzen) - jedoch nicht vermeidbaren - Wegen die Kinder so lange zu begleiten, bis sie sicher genug sind, diese Wege auch alleine zurücklegen zu können. Sie erfahren, daß dem Kind nicht zu früh zuviel zugetraut werden sollte, da gerade Kinder im Alter zwischen sieben und acht Jahren durch ein wachsendes Sicherheitsgefühl und durch starken Bezug zu Gleichaltrigen - deren Gruppennormen möglicherweise bestehende Verkehrsregeln außer Kraft setzen - einer starken Gefährdung im Straßenverkehr sowohl als Fußgänger als auch als Radfahrer ausgesetzt sind.

Im Rahmen der Spielbereichssicherung sollten Eltern bedenken, daß jüngere Kinder am häufigsten beim Spielen in der unmittelbaren Wohnumgebung und zwar in Wohnstraßen und Straßen mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen und speziell in Wohngebieten mit mehrstöckigen Häusern und gemischten Wohn- / Gewerbegebieten verunglücken. Daher sollen Eltern in ihrer Wohnumgebung nach Gefahrenpunkten suchen und das Wohnumfeld mit dem Kind erkunden und Spielgrenzen und Grenzen für das Radfahren vereinbaren. Hierbei sollten die Eltern den jeweiligen Straßentyp und das individuelle Temperament des Kindes beachten. Mit steigendem Alter müssen die Eltern bedenken, daß Durchgangsstraßen und

Wohnstraßen mit stärkerem Autoverkehr und hohen Geschwindigkeiten ein großes Risiko darstellen.

Trotz der Sicherung des Spielraumes sollten Eltern darauf achten, daß der Fahrradhelm beim Radfahren nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch im Schonraum getragen wird. Weiterhin werden sie angehalten, auf den verkehrsgerechten Zustand des Fahrrads, die bestehenden Verkehrsregeln für Radfahrer und die entwicklungspsychologischen Fähigkeiten des Kindes zu achten. Gemeinsame Fahrten oder Radausflüge werden den Eltern als geeignete Situationen angeboten, um das im Schonraum erlernte Verhalten mit den Kindern zu üben und zu kontrollieren. Bei Fahrten mit nur einem Elternteil sollte dieser links hinter dem Kind fahren, um in Gefahrensituationen schnell eingreifen zu können.

Die Eltern werden dazu aufgefordert, nicht nur das richtige Verhalten bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu üben, sondern das Kind im Pkw auf allen Fahrten mit Kinderrückhaltesystemen zu sichern, wenn es die Größe von 150 cm noch nicht erreicht hat.

Der Film “Jan unterwegs”

Der Film gibt die in der Broschüre behandelten Inhalte wieder.

3.7 “Emotionen!” Kinder und motorisierte Verkehrsteilnehmer

Zusätzlich zu dem Elternbildungsprogramm wurden 1998 neun Triggerfilme für den Unterricht in Fahrschulen entwickelt. Hier wird exemplarisch alltägliches Fehlverhalten von Autofahrern und

entwicklungsbedingtes (Fehl-)Verhalten von Kindern gezeigt. Zusätzlich zu den Filmen wird eine Arbeitsmappe mit Vorschlägen zum Einbau in den Unterricht und Präsentationsfolien geliefert.

Bei den Autofahrern werden folgende Bereiche angesprochen:

- Fahrverhalten vor Schulen und in Tempo 30 - Zonen
- Handynutzung und Kartenlesen im Auto
- Überholen an Zebrastreifen
- Fahrtypenkonflikte (schnelle - langsame Fahrer)
- Ablenkung durch mitfahrende Kinder
- Sicherung von Kindern im Pkw
- Nutzung der Straße als Rennstrecke
- Verhalten bei regennasser Fahrbahn
- Verhalten von Fahranfängern
- Zeitmangel, Aggressionen und Ablenkung im Straßenverkehr

Bei den Kindern werden folgende Bereiche angesprochen:

- Kinder zwischen Sicht Hindernissen
- Spielende Kinder in Fahrbahnnähe
- Kinder an Ampeln
- Kinder an Zebrastreifen
- Kinder auf Radwegen
- Radfahrende Kinder im verkehrsnahen Raum
- Radfahrende Kinder und Vorfahrtsregelungen
- Kinder und die falsche Benutzung von Radwegen
- Kinder als Mitfahrer im Pkw
- Körperliche Entwicklung, Wahrnehmung, Aufmerksamkeit und Ablenkung, Verkehrswissen und Verkehrsverständnis

3.8 Anregungen zur Öffentlichkeitsarbeit vor Ort

Dieses Programmpaket für Moderatoren enthält 16 Presstexte und vier Pressefotos und soll anleiten und animieren, die von den Eltern mitgeteilten, oder die durch den Moderator beobachteten Problemzonen oder -orte an die Öffentlichkeit zu bringen, um somit eine Plattform für z.B. straßenbauliche Änderungen zu schaffen

3.9 Moderatorenhandbuch

Das Moderatorenhandbuch beschreibt das Programm "Kind und Verkehr", seine Entwicklung, Konzeption und Zielsetzungen des DVR und der Umsetzerverbände, die Aufgaben des Moderators, Beschreibung/ Begründung der Moderationsmethode, eine Erläuterung der entwicklungspsychologischen Grundlagen des Programms und eine Beschreibung der Unfallhäufigkeit der Kinder und ihrer Mobilitätsgewohnheiten. Außerdem werden die Formalitäten und der Ablauf einer Elternveranstaltung, rechtliche Bestimmungen zur Verkehrsteilnahme von Kindern, straßenbauliche, verkehrstechnische und verkehrsregelnde Maßnahmen zum Schutz der Kinder behandelt und Ansprechpartner für die Moderatoren benannt.

Des Weiteren werden die bereits genannten Inhalte der Broschüren und Filme beschrieben. Zusätzlich sind eine Beschreibung sicherer Radfahrbereiche und ein Stufenmodell "Verkehrsraum und Lebensalter - Kinder als Radfahrer" enthalten. Als Ergänzung zu den bereits genannten Inhalten werden die Ziele der Programmteile "Kinder als Fußgänger" und "Kinder als Radfahrer" genannt:

- Erhöhung verkehrserzieherischer Motivation.

- Aufklärung über entwicklungstypische Verhaltensweisen von Kindern.
- Spielbereichssicherung im Wohnumfeld.
- Durchführung zielgerichteter, systematischer, auf regionale Besonderheiten abgestimmter Verkehrserziehung.
- Förderung des Vorbildverhaltens
- Aufklärung über Gefahren beim zu Fuß gehen, beim Radfahren und bei der Mitfahrt im Auto

Zusätzlich für das Radfahren gilt:

- Kompetente Entscheidung über den Zeitpunkt des Radkaufes und des Radfahrbeginns.

3.10 Historische Grundlage

Das Programm "Kind und Verkehr" wurde auf der Grundlage des Trainingsprogramms von LIMBOURG und GERBER (1979) entwickelt. Dieses Programm kommt seit 1978 in Baden-Württemberg in allen Kindergärten zum Einsatz. Es besteht aus vier Trainingsstufen, die mit den Kindern aufeinanderfolgend durchgeführt werden sollten. Als Medien dienen die Broschüre und der Film "Verkehrstraining. - Eltern üben mit Kindern." (INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG, 1982).

Inhalte der vier Trainingsstufen

1. Trainingsstufe

Richtiges Verhalten auf dem Gehweg (Innenseite des Gehweges nutzen, am Straßenrand anhalten).

Bei der Übung soll das zu lernende Verhalten zuerst erklärt und vorgemacht, dann gemeinsam eingeübt und anschließend das Verhalten des Kindes beobachtet und gegebenenfalls korrigiert werden. Diese Vorgehensweise gilt für alle vier Trainingsstufen.

2. Trainingsstufe

Überquerung der Straße an Stellen ohne Sicht-
hindernisse und Straßenüberquerung an Lichtsig-
nalanlagen und Fußgängerüberwegen.

3. Trainingsstufe

Überquerung der Straße an Stellen mit Sicht-
hindernissen

4. Trainingsstufe

Selbständiges Planen und Zurücklegen von We-
gen.

Diese vier Trainingsstufen wurden vollständig in
den Programmteil "Kinder als Fußgänger" des
Programms "Kind und Verkehr" aufgenommen.

3.11 Evaluation des Programms "Kind und Verkehr"

Die erste Evaluationsstudie zu den Grundlagen
des Programms "Kind und Verkehr" wurde 1979
von LIMBOURG und GERBER mit 651 Eltern und
ihren 3 - 6jährige Kindern aus 35 Kindergärten in
Augsburg und Umgebung durchgeführt. Die Er-
gebnisse der Erfolgskontrolle zeigten einen deutli-
chen Effekt des Verkehrstrainings auf das Verhal-
ten und auf das Verkehrswissen und -verständnis
der Kinder. Trainingserfolg und Trainingsqualität
korrelierten hierbei positiv miteinander. Die größ-
ten Trainingserfolge wurden bei der Überquerung
der Straße unter Ablenkungsbedingungen erzielt.
Ein Langzeiterfolg für die Beibehaltung des erlern-
ten Verhaltens war jedoch nur bei den 5 -
6jährigen Kindern zu beobachten (LIMBOURG und
GERBER, 1979).

Über weitere Evaluationsstudien berichtete 1986
CULP in einer Faktensammlung, die die Grundlage

zur Überarbeitung des Programms darstellte. Teile
dieser Sammlung werden im folgenden aufgeführt:

Die Auswertung von "Ergebnisberichten" der
DVW- (5015 Berichte) und ADAC-Moderatoren
(Zahl unbekannt) aus den Jahren 1984 und 1985
erbrachte, daß die Programminhalte zu wenig auf
örtliche Verhältnisse abgestimmt waren und ländli-
che Begebenheiten zu wenig berücksichtigten.
Dies galt sowohl für den Programmteil "Kinder als
Fußgänger" (KaF) als auch für "Kinder als Radfah-
rer" (KaR) (KRAFT, 1984, HEINRICH, 1986).

Eine teilnehmende Beobachtung bei ca. 100 KaF-
Veranstaltungen zum Soll- / Ist - Wert Vergleich
des Moderatorenverhaltens in den Jahren 1983
und 1984 zeigte, daß die entwicklungspsychologi-
schen Voraussetzungen bei Kindern und die ver-
schiedenen Übungstypen zu wenig Beachtung
durch die Moderatoren fanden. Die teilnehmende
Beobachtung bei 43 KaR-Veranstaltungen mit
derselben Fragestellung und in demselben Zeit-
raum erbrachte, daß die durch die Moderatoren
vermittelten Inhalte eher in Richtung einer Gefah-
renbewältigung (Kompetenzerhöhung) als, wie in
den Inhalten des Programms vorgesehen, in Rich-
tung einer Gefahrenvermeidung (Verhinderung des
Radfahrens) tendierten. Begründet wurde dieses
mit der hohen Radfahrquote von Kindern im Vor-
schulalter (GEILER, 1984).

Die Ergebnisse der Evaluationsstudie des
INSTITUTS FÜR JUGENDFORSCHUNG (1982)
basierten auf der 1981 und 1982 bundesweit
durchgeführten Befragung von 349 Eltern, die an
einer KuV-Veranstaltung teilgenommen bzw. nicht
teilgenommen hatten. 233 Kinder dieser Eltern
wurden auf dem Weg zum Kindergarten und zur
Grundschule beobachtet. Trotz einer einge-

schränkten Repräsentativität konnte festgestellt werden, daß die Eltern mit KuV - Erfahrung:

1. Lernziele und Verkehrserziehungsmaßnahmen des KuV - Programms stärker akzentuierten als die Kontrollgruppe,
2. das Modellverhalten, auch wenn es nur als punktuell Vormachen verstanden wurde, häufiger nutzten,
3. nur einen Teil der vermittelten Inhalte zur Anwendung brachten,
4. drei Wochen nach der Veranstaltung zu 58% bereits einmal mit dem Kind geübt hatten,
5. selten die Übung "Halt trotz Ablenkung" angewandt hatten,
6. schon nach kurzer Zeit zu 17% der Meinung waren, daß das Kind die Übung bereits beherrscht und zu 76% der Meinung waren, daß es noch ein paarmal üben müsse.

Bei der Beobachtung der Kinder konnten nur wenige signifikante Unterschiede zwischen Kindern von Eltern mit KuV - Erfahrung und ohne KuV - Erfahrung festgestellt werden. Ein bedeutender Unterschied war, daß Kinder von Eltern mit KuV - Erfahrung häufiger die Straße an ungesicherten Stellen überquerten (53%/37%) (INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG, 1982). Dieses unerwartete Ergebnis läßt den Schluß zu, daß Kinder von Eltern mit KuV - Erfahrung ein höheres Sicherheitsgefühl erlangt haben, welches sie jedoch häufiger auch in Gefahrensituationen bringen kann (Risikokompensation).

Die letzte Evaluationsstudie zu dem Programm "Kind und Verkehr" wurde von GRUNER und RICHTER (1995) durchgeführt. Es wurden 700 Eltern aus den neuen und alten Bundesländern schriftlich vor und nach dem Besuch einer Elternveranstaltung befragt. Als zweiter Ansatz wurde

die Befragung von neu ausgebildeten und bereits erfahrenen Moderatoren gewählt. Aufgrund verkehrsreicherer Wohnlagen (Orts- und Straßentyp) und geringerer Möglichkeit sicheren Spielens ist von einer möglichen höheren Gefährdung der Kinder aus den neuen Bundesländern auszugehen (GRUNER und RICHTER, 1995).

Einstellungsbeeinflussung von Eltern

Sowohl in den neuen als auch in den alten Bundesländern gaben nach dem Elternabend mehr Eltern an, daß sie "auf gemeinsamen Wegen sich bietende Gelegenheiten verkehrserzieherisch nutzen". Mehr Eltern gaben an, ihr Kind auf besondere Gefahren in der Wohnumgebung hingewiesen und mit ihm dort bestimmte Wege geübt zu haben. Von Eltern, insbesondere denen aus den alten Bundesländern, wurde angegeben, daß sie jetzt mehr mit ihrem Kind Verkehrsszenen und Verkehrsspiele spielen. Das eigene Vorbildverhalten wurde hier ebenfalls höher eingestuft als bei der Erstbefragung. Das Aussprechen bestimmter Verbote und die Kontrolle ihrer Einhaltung, z.B. hinsichtlich des Spielbereichs erlangten in beiden Gebieten nicht den erwarteten Stellenwert. Das Bestrafen wiederholten Fehlverhaltens wurde überwiegend nicht angewandt, trat jedoch häufiger in den alten Bundesländern auf.

Üben des Fußgängerverhaltens

Sowohl in den alten als auch den neuen Bundesländern übten die Eltern am häufigsten auf den täglichen Wegen (mehrmals in der Woche). Gezielte Übungssituationen wurden von den Eltern selten bis gar nicht gesucht oder organisiert.

Bei der Nachbefragung stellte sich heraus, daß vor allem die leichten Übungsteile als von den Kindern richtig gemeistert angegeben wurden. Als Beispiele sind zu nennen: "auf dem Gehweg auf der ungefährlichen Seite gehen" (75%), "vor dem Überqueren der Straße am Bordstein anhalten und schauen" (90%) und "erkennen, daß die Fahrbahn frei ist, und alleine über die Straße gehen" (75%). Bei den schwierigeren Aufgaben wurde bedeutend seltener ein richtiges Verhalten der Kinder angegeben (im Durchschnitt 39%).

Anwendung des Übungsablaufs

Der für die Übungen vorgeschlagene Ablauf lautet: Erklären und vom Kind erklären lassen – vormachen – gemeinsam machen – alleine machen lassen – schwieriger machen – beobachten, kontrollieren, wiederholen.

Die meisten Eltern hielten sich nur teilweise an diese Vorgabe (Osten: 67,6%, Westen 55,9%). Nur 28,4% aller Eltern führten die Übungen korrekt durch.

Übungsmaterialien

Die Broschüre "So geht's" wurde in bezug auf Spielbereichsbegrenzung und Lernsituationen als "gut/teils sehr gut geeignet" beurteilt.

Die Autoren kamen auf der Grundlage ihrer Untersuchung zu folgenden Schlußfolgerungen:

Die erzielten Ergebnisse signalisieren eine Diskrepanz zwischen Übungsangeboten und -möglichkeiten sowie Verkehrs- und Erziehungswirklichkeit. Besonders Übungen auf den alltäglichen Wegen sollten im Programm stärker akzentuiert und die Straßentypen den Verhältnissen in den

neuen Bundesländern angepaßt, das heißt differenzierter betrachtet werden (GRUNER und RICHTER, 1995).

Neuere Evaluationsstudien für das Programm "Kind und Verkehr" fehlen bislang völlig, und auch die älteren Studien bezogen sich nur auf Teile des Programms oder untersuchten speziell Unterschiede zwischen den neuen und alten Bundesländern. Aus diesem Grund wäre es erforderlich, daß nach einer Modernisierung und Überarbeitung des Programms angemessene Evaluationsuntersuchungen erfolgen.

3.12 Vergleichbare internationale Programme

Das Programm "Kind und Verkehr" wurde auch von unserem Nachbarland Österreich übernommen und wird dort unter dem gleichen Namen durchgeführt.

In England existiert ein ähnliches Programm. Das englische Verkehrssicherheitsprogramm "Lesson for Life" besteht aus vier Bausteinen für Kinder im Alter zwischen 1 - 4 Jahren, 5 - 6 Jahren, 7 - 9 Jahren und 10 - 15 Jahren und geht somit über die Altersspanne des Programms "Kind und Verkehr" hinaus. Die Inhalte dieses Programms wurden zu einem Großteil den Bausteinen "Kinder als Fußgänger", "Kinder als Mitfahrer" und "Kinder unterwegs" des Programms "Kind und Verkehr" entnommen (DEPARTMENT OF TRANSPORT, 1994).

Auch in der Schweiz befindet sich ein vergleichbares Programm in der Anwendung. Das Programm "In kleinen Schritten" der SCHWEIZERISCHEN BERATUNGSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG

(1998) richtet sich an Eltern von zu Fuß gehenden Kindern. Die Inhalte und Übungen entsprechen denen des Programmtails "Kinder als Fußgänger" des Programms "Kind und Verkehr".

4 Epidemiologie und Ursachen von Unfällen im Kindesalter

Jährlich verunglücken in der Bundesrepublik Deutschland schätzungsweise 2.000.000 Kinder unter 15 Jahren bei einem Unfall (HENTER, 1997). Dies geschieht zu Hause, im Kindergarten oder in der Schule, in der Freizeit, im Straßenverkehr oder beim Sport. Bei rund 800 - 1.000 Kindern pro Jahr sind die Unfallverletzungen und ihre Folgeschäden tödlich. Damit stellt der Unfalltod die häufigste Todesursache ab dem zweiten Lebensjahr dar (WILSON u.a., 1991, SCHÜTZE, 1992, HUBACHER, 1994, GRUBER, 1995, HUBACHER und GOETHALS, 1995, KISSER, 1995, PURTSCHER, 1995, DÖRRIES u.a., 1997, ELLSÄSSER, 1997, HENTER, 1997, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998).

Die meisten tödlichen Kinderunfälle ereignen sich im Haushalt (ca. 44 %) und im Straßenverkehr (36 %). Die Sportunfälle sind mit jährlich ca. 10 % bei den tödlichen Unfällen vertreten. Dazu kommen noch weitere 10 % "sonstige tödliche Unfälle". Während die Kinder im Vorschulalter (0 - 5 Jahre) häufiger im häuslichen Bereich verunglücken als im Verkehr (2:1) steht bei den Schulkindern (6 bis 14 Jahre) der Verkehrsunfall im Vordergrund (1:4). Jungen erleiden wesentlich häufiger tödliche Unfälle als Mädchen (2:1) (HUBACHER, 1994, DÖRRIES u.a., 1997, HENTER, 1997, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997).

Der häufigste tödliche Unfall im Heim- und Freizeitbereich ist das Ertrinken mit fast 200 getöteten

Kindern pro Jahr (ca. 100 davon im Alter unter 5 Jahren). Weitere häufige tödliche Unfallarten bei Kindern sind das Erstickten, die Stürze, die Vergiftungen und die Verbrennungen und Verbrühungen mit je ca. 60 bis 70 getöteten Kindern (ALBERMANN, 1997, BIER, 1997, ELLSÄSSER, 1997, HENTER, 1997, KAPP, 1997). Die höchste Todesrate bei Verbrennungen und Verbrühungen liegt im Alter unter 30 Monaten (KATCHER, 1998). Im Straßenverkehr sterben die Kinder am häufigsten als Mitfahrer im Auto (143), gefolgt von den Fußgängern (85) und von den Radfahrern (66) (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998). Die Sportunfälle (80 getötete Kinder) zeigen einen ersten Anstieg mit 5 bis 6 Jahren, ein weiterer Anstieg der Häufigkeit erfolgt zwischen dem 10. und 12. Lebensjahr. Die meisten tödlichen Sportunfälle ereignen sich beim Radfahren, beim Reiten, beim Eislaufen, beim Rodeln und bei diversen Wassersportarten. Jungen verunglücken häufiger beim Radfahren (3:1), Mädchen beim Reiten (4:1). (SCHMIDT und HÖLLWARTH, 1995, LIMBOURG, 1997).

Die häufigste Unfallart in allen Altersgruppen ist der Sturz (ca. 50 % aller Unfälle). Ca. 15 - 25 % der Unfälle ereignen sich durch Einwirkungen von Gegenständen und Maschinen und ca. 10 - 20 % sind Zusammenstöße mit stehenden oder sich bewegenden Gegenständen. Weitere ca. 7 - 8 % geschehen durch Einwirkungen von Menschen oder Tieren. Ca. 3 - 12 % der Unfälle sind Verbrennungen oder Verbrühungen. 45% aller Verbrennungen und Verbrühungen ereignen sich im Alter unter 2 Jahren, insgesamt 80% unter 5 Jahren (SLONGO u.a., 1982, SCHLINTL und GOETHALS, 1992, WILLITAL und MARAGAKIS, 1992, HUBACHER, 1994).

Kinderunfälle	Schule	Haus	Freizeit	Verkehr	Sport	Gesamt
%	46 ¹⁾	22	14	12	6	100
absolut	920.000	440.000	300.000	260.000	130.000	ca. 2.000.000

1) einschließlich Schulsport- und Schulwegunfällen

Tab. 1: Kinderunfälle 1994 unter 15 Jahren nach Prozent und absolut

(HENTER, 1997 Quelle: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin)

Anderen Unfallarten liegen in ihrer Häufigkeit zwischen 0,1 und 4,0 %. Sie dürfen aber trotzdem nicht vernachlässigt werden, weil sie - wie z.B. das Ertrinken - zwar selten sind, aber häufig sehr schwere bis tödliche Folgen haben (SCHLINTL und GOETHALS, 1992, HUBACHER, 1994, ALBERMANN, 1997).

Ein Großteil dieser Unfälle könnte durch eine effektive Aufklärung und Unfallprophylaxe verhindert werden. Gute Beispiele bieten uns hier die in der Kinderunfallprävention bislang erfolgreicherer Länder (BERGMAN und RIVARA, 1991, PURTSCHER, 1995, LIMBOURG, 1997). So weist z.B. Schweden eine Unfallrate tödlich verunglückter Kinder von 4,1 auf 100.000 der altersentsprechenden Landesbevölkerung auf, während in Deutschland die Unfall-Todesrate noch bei 7,0 pro 100.000 Kinder liegt (DÖRRIES u.a., 1997).

4.1 Der Kinderverkehrsunfall

4.1.1 Aktueller Stand der Kinderverkehrsunfälle

Im Jahr 1997 verunglückten laut STATISTISCHEM BUNDESAMT (1998) insgesamt 49.810 Kinder im Alter unter 15 Jahren im Straßenverkehr. Berechnet auf 100.000 Kinder der entsprechenden Altersgruppe waren es 377,7 Kinder. Von den verunglückten Kindern wurden 37.535 leicht verletzt, 11.964 schwer verletzt und 311 Kinder starben an den Unfallfolgen. Berechnet auf 100.000 Einwohner unter 15 Jahren ergibt sich für die getöteten Kinder ein Wert von 2,4 Kindern. Die meisten Leichtverletzten gab es bei den Radfahrern (absolut: 13.632 Kinder), die meisten Schwerverletzten bei den Fußgängern (4.920 Kinder). Getötet wurden die meisten Kinder als Mitfahrer im Pkw (143 Kinder).

Während 1997 in den alten Bundesländern 365,4 Kinder pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren verunglückten (absolut: 38.327 Kinder) und 2,1 Kinder pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren getötet wurden (218 Kinder), waren es in den neuen Bundesländern 425,3 Verunglückte (11483 Kinder) und 3,4 Getötete pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren (93 Kinder). Die höchsten Unfallzahlen von Kindern unter 15 Jahren je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe gab es 1997 in Brandenburg (549,9 / absolut: 2.261 Kinder) und Sachsen (526,9 / 2.831 Kinder). Die niedrigsten

Werte wiesen Baden-Württemberg (291,9 / 5.126 Kinder) und Hessen auf (302,5 / 2.831 Kinder).

Am häufigsten verunglückten die 10 - 15jährigen Kinder (520,1 / absolut: 23.586 Kinder). Es folgen die 6 - 10jährigen (429,0 / 16.292 Kinder) und dann die 0 - 6jährigen (204,6 / 9.932 Kinder). Auch bei den Getöteten pro 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe weisen die 10 - 15jährigen (2,5 / 114 Kinder) die höchste Rate auf. Es folgen die 0 - 6jährigen (2,4 / 115 Kinder) und dann die 6 - 10jährigen (2,2 / 82 Kinder).

Jungen (431,8 / absolut: 29.228 Jungen) verunglückten häufiger als Mädchen (319,7 / 20.521 Mädchen). Auch bei den getöteten Kindern weisen Jungen (2,9 / absolut: 199 Jungen) absolut und bezogen auf 100.000 Kinder unter 15 Jahren eine höhere Rate auf als Mädchen (1,7 / 112 Mädchen).

Die meisten Kinder pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren verunglückten 1997 mit dem Fahrrad (133,5 / absolut: 17.604 Kinder). Es folgen die Mitfahrt im Auto (122,9 / 16.205) und das Zufußgehen (106,0 / 13.984 Kinder). Getötet wurden die meisten Kinder unter 15 Jahren bei der Mitfahrt im Auto (1,1 / 143), es folgen die Verkehrsarten Zufußgehen (0,6 / 85 Kinder) und Radfahren (0,5 / 66 Kinder).

1997 verunglückten mehr Kinder innerhalb geschlossener Ortschaften (38.251 Kinder) als außerhalb (11.559 Kinder). Die meisten Kinder verunglückten innerhalb geschlossener Ortschaften als Radfahrer (16.181). 13.496 Kinder verunglückten als Fußgänger und 7.314 als Mitfahrer im Pkw. Außerhalb geschlossener Ortschaften verunglückten die meisten Kinder als Mitfahrer im Pkw (8.891

Kinder). 1.423 Kinder verunglückten als Radfahrer und 488 als Fußgänger.

Getötet wurden die meisten Kinder außerhalb geschlossener Ortschaften (außerhalb: 182 Kinder / innerhalb: 129 Kinder) als Mitfahrer im Pkw (128 Kinder). Innerhalb geschlossener Ortschaften wurden die meisten Kinder als Fußgänger (63 Kinder) und Radfahrer (42 Kinder) getötet.

Die Zahlen der als Fußgänger verunglückten Kinder waren über das ganze Jahr 1997 relativ konstant (monatlicher Mittelwert: $\xi = 895$). Leichte Steigerungen waren in den Monaten Mai (1.024) und Juni (1.013), leichte Rückgänge in den Monaten Juli (796) und August (717) zu beobachten. Eine hohe Unfallhäufigkeit war in den Zeiten zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und in dem Zeitraum von 11.00 bis 19.00 Uhr zu beobachten ($\xi = 1.356$). Die Unfallhäufigkeit von radfahrenden Kindern unterliegt saisonalen Einflüssen. Besonders die Monate Mai bis September (niedrigste Unfallrate Mai: 1.947, höchste Unfallrate Juni: 2.483) weisen eine stark vom Mittelwert abweichende Unfallhäufigkeit auf. Beim Radfahren geschehen die meisten Unfälle in der Zeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und in dem Zeitraum von 12.00 bis 20.00 Uhr. Besonders hohe Unfallhäufigkeiten lassen sich in dem Zeitraum von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr feststellen.

4.1.2 Entwicklung der Kinderunfälle von 1968 - 1996

In den letzten 30 Jahren ist in Westdeutschland ein Rückgang der absoluten Verkehrsunfallzahlen und der im Straßenverkehr getöteten Kinder unter 15 Jahren zu beobachten. Da sich im gleichen Zeitraum auch die Anzahl der Einwohner unter 15 Jahren verringert hat, sind die absoluten Kinderunfallzahlen wenig aussagekräftig.

Als Bezugsgröße für die Berechnung der Unfallzahlen auf 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe wurden deshalb die Einwohnerzahlen der unter 15jährigen in Deutschland lebenden Kinder gewählt (siehe Tab. 2). Die Zahl der im Osten lebenden Kinder vor 1980 waren in den gängigen Statistiken nicht aufgeführt, so daß dort keine gesamtdeutschen Häufigkeiten dargestellt werden können.

In Ostdeutschland stieg die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder unter 15 Jahren im Zeitraum von 1980 - 1988 leicht (in 8 Jahren um 96 Verunglückte), während die Zahl der Getöteten in diesem Zeitraum um 28 Opfer sank (siehe Tab. 3). 1992, nach der Wiedervereinigung, stieg die Zahl der Verunglückten um 150%, die Zahl der Getöteten um 47%. Vier Jahre später, 1996, war die Zahl der verunglückten Kinder nur minimal gesunken, die Zahl der Getöteten war mit 95 Opfern unter den Ausgangswert von 1988 gesunken.

Diese Abnahme relativiert sich jedoch, wenn man die Todesopfer pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren betrachtet. Hier lag der Wert 1996 bei 4,8

Kindern und war somit sogar noch höher als der Wert von 1980 (4,3). 1992 lag der Wert sogar noch bei 5,5. Die Zahl der Verunglückten stieg zwischen 1988 und 1996 um 190% von 142,5 auf 414,7 Kinder pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren. Dies sind ca. 40% mehr, als die absoluten Zahlen angeben.

Bei den Zahlen der pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren verunglückten Kinder in Westdeutschland ist zu beobachten, daß sie nach einem Gipfel 1972 und einem weiteren 1980 von jeweils über 520 Kinder kontinuierlich sanken und 1996 einen Wert von 353,9 Kindern erreichten. Die Zahl der getöteten Kinder sank seit 1972 beständig, so daß der Wert von ehemals 15,1 (1972) um 450% auf 2,7 (1996) sank (siehe Tab. 4).

Vergleicht man Ost und West direkt (1996), so stellt man fest, daß im Osten 17% mehr Kinder pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren verunglückten und sogar 77% mehr Kinder - bezogen auf 100.000 Einwohner unter 15 Jahren - im Straßenverkehr starben.

Jahr	West	Ost	Gesamt
1968	13.969	x	x
1972	14.042	x	x
1976	12.871	x	x
1980	11.187	3.270	14.457
1984	9.539	3.209	12.748
1988	9.028	3.240	12.268
1992	10.060	3.040	13.166
1996	10.419	2.819	13.238

x keine Daten vorhanden

Tab. 2: Anzahl der in Deutschland von 1968 bis 1996 lebenden Kinder im Alter unter 15 Jahren nach West- und Ostdeutschland (Angaben in 1.000)

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

1968 - 1996	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer		Deutschland	
Jahr	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete
1968	65.904	1.920	x	x	x	x
1972	73.493	2.114	x	x	x	x
1976	66.761	1.393	x	x	x	x
1980	59.932	1.018	4.521	141	64.453	1.159
1984	48.483	563	4.560	126	53.043	689
1988	42.725	359	4.617	113	47.342	472
1992	41.206	307	11.891	167	53.097	474
1996	36.877	263	11.690	95	48.567	358

x keine Daten vorhanden

Tab. 3: Bei Straßenverkehrsunfällen 1968 - 1996 verunglückte und getötete Kinder unter 15 Jahren

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

1968 - 1996	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer		Deutschland	
Jahr	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete
1968	471,8	13,7	x	x	x	x
1972	523,4	15,1	x	x	x	x
1976	518,6	10,8	x	x	x	x
1980	535,7	9,1	138,3	4,3	447,1	8,0
1984	508,3	5,9	142,1	3,9	416,1	5,4
1988	473,2	4,0	142,5	3,4	385,9	3,8
1992	409,6	3,1	391,2	5,5	403,3	3,6
1996	353,9	2,7	414,7	4,8	366,9	2,7

x keine Daten vorhanden

Tab. 4: Bei Straßenverkehrsunfällen 1968 - 1996 verunglückte und getötete Kinder je 100.000 Einwohner unter 15 Jahren

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

Der für Ost und West so unterschiedliche Verlauf der Unfallstatistik ist durch die Wiedervereinigung und die damit verbundene Öffnung der Grenzen zu erklären. Ab 1989 stiegen sowohl der Pkw-Bestand als auch dessen Nutzung rasant an. Zuvor nicht gekannte Unterschiede zwischen Pkw – Typen, Motorisierungen und Fahrleistungen wirkten sich sehr ungünstig auf die Verkehrssicherheit

aus. Auch war das in der ehemaligen DDR bestehende Straßennetz für ein so großes Verkehrsaufkommen nicht konzipiert. Es wurde plötzlich Platz durch den Pkw okkupiert, der vorher der Allgemeinheit und besonders den Kindern vorbehalten war. Da weder Autofahrer noch Kinder in der Fortbewegung einer mobilitätsorientierten Umwelt geschult waren, stiegen die Unfallzahlen schnell und

hoch an. Durch Aufklärung, Erziehung und bauliche Maßnahmen konnten die Unfallzahlen bis 1996 wieder reduziert werden. Dies gibt jedoch keinen Anlaß zum Aufatmen, denn mit ihren 4,8 Getöteten Kindern pro 100.000 Personen der vergleichbaren Altersgruppe lagen die neuen Bundesländer wesentlich höher als die alten Bundesländer (2,7).

Alter

Betrachtet man nun die Unfallzahlen altersabhängig, so kann man feststellen, daß besonders die Kinder zwischen 6 und 15 Jahren betroffen waren (siehe Tab. 5). Bei den 0 - 6jährigen verunglückten 1996 nur halb so viele Kinder wie in den beiden anderen Altersgruppen. Die Zahl der Getöteten

wies hingegen nur eine Differenz von jeweils ca. 30% auf. Dies bedeutet, daß, obwohl in dieser Altersgruppe weniger Kinder verunglückten, vergleichsweise mehr Kinder tödlich verunglückten.

Sowohl bei den 0 - 6 als auch im besonderen bei den 10 - 15jährigen ist 1992 der durch die Wiedervereinigung verursachte Anstieg von Unfällen zu beobachten. Die 10 - 15jährigen zeigten hier ebenfalls einen hohen Anstieg bei den getöteten Kindern. Innerhalb des Zeitreihen-Vergleichs kann man weiterhin erkennen, daß sich die Maximalwerte für die Unfallbelastung und die Zahl der getöteten Kinder von den 6 - 10jährigen zu den 10 - 15jährigen verschob.

1968 -1996	unter 15		0 - 6		6 - 10		10 - 15	
Jahr	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete
Alte Bundesländer								
1968	471,8	13,7	x	x	x	x	x	x
1972	523,4	15,1	x	x	x	x	x	x
1976	518,7	10,8	x	x	x	x	x	x
Deutschland								
1980	447,1	8,0	274,7	7,5	573,1	10,3	507,0	7,1
1984	416,1	5,4	248,0	4,6	540,8	6,8	511,7	5,3
1988	385,9	3,8	234,6	3,0	494,1	5,4	488,1	3,5
1992	403,3	3,6	241,6	3,0	482,6	3,9	540,2	4,1
1996	366,9	2,7	200,2	2,1	429,9	3,0	498,9	3,1

x keine Daten vorhanden

Tab.5: Straßenverkehrsunfälle 1980 - 1996 nach Altersgruppen je 100.000 Personen der jeweiligen Altersgruppe

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

1996	Deutschland							
	unter 15		0 - 6		6 - 10		10 - 15	
Ge- schlecht	Verun- glückte	Getötete	Verun- glückte	Getötete	Verun- glückte	Getötete	Verun- glückte	Getötete
männlich	415,4	3,0	218,9	2,3	503,4	3,5	559,7	3,3
weiblich	314,5	2,3	180,0	1,9	351,0	2,2	433,0	2,9

Tab. 6: Straßenverkehrsunfälle 1996 nach Altersgruppen und Geschlecht je 100.000 Personen der jeweiligen Altersgruppe

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

Geschlecht

Sowohl bei den Verunglückten als auch bei den getöteten Kindern überwog 1996 der Anteil der Jungen (siehe Tab. 6). Bei den Verunglückten lagen die Jungen mit 415,4 Kindern pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren um 32% höher als die Mädchen (314,5 Kinder). Bei den Getöteten waren es 30% (Jungen: 3,0 / Mädchen: 2,3). Die am stärksten von Unfällen betroffene Gruppe war die der Jungen im Alter zwischen 10 und 15 Jahren (559,7 Kinder). Die meisten Todesfälle erlitten Jungen im Alter zwischen 6 und 10 Jahren (3,5 Kinder). Die größten Unterschiede sowohl zwischen der Zahl der Unfälle als auch zwischen denen der Getöteten bei Jungen und Mädchen gab es ebenfalls in der Altersgruppe der 6 - 10jährigen. In dieser Altersgruppe lag die Zahl der verunglückten Jungen um 43% (J: 503,4 / M: 351,0), die Zahl der Getöteten um 59% höher als bei den Mädchen (J: 3,5 / M: 2,2).

Unfallbeteiligung

In der Zeitreihe der Unfallbeteiligung läßt sich nach einem Gipfel 1972 eine kontinuierliche Abnahme der verunglückten und getöteten Fußgänger je 100.000 Einwohner unter 15 Jahren auf

weniger als die Hälfte des Wertes von 1972 erkennen (siehe Tab. 7). Die Zahl der verunglückten Radfahrer hatte ihren Gipfel 1976, schwankte in den Folgejahren, nahm jedoch im Vergleich zu 1976 bis 1996 ab. Der Gipfel der Unfallzahlen der Mitfahrer im Auto lag im Jahr 1972, danach sanken die Unfallzahlen bis 1984, um dann von 1990 bis 1996 wieder auf ein relativ hohes Niveau zu steigen. Zwischen 1968 und 1980 stellte das Zufußgehen die häufigste Verkehrsart aller verunglückten Kinder dar. In den Jahren 1984 bis 1996 war es das Radfahren. Hier hat eine Verschiebung stattgefunden. Eine wenn auch im Ausmaß geringere Verschiebung fand zwischen der Häufigkeit der verletzten Fußgänger hin zu verletzten Mitfahrern im Auto statt, so daß die Fußgänger 1996 die geringsten Unfallverletzten mit 110,4 Kindern - bezogen auf 100.000 Kinder - aufwiesen.

Bei den getöteten Kindern war bei allen Verkehrsarten ein deutlicher Rückgang der Zahlen zu verzeichnen. Die stärkste Reduktion war zwischen 1972 und 1996 bei den Fußgängern zu beobachten. Die Radfahrer folgten an zweiter Stelle. 1996 wies die Mitfahrt im Auto mit 1,1 Kindern die höchste Getötetenrate der drei Verkehrsmittel auf.

Die Pkw-Mitfahrerunfälle waren bei den Jungen in den verschiedenen Altersgruppen relativ konstant (siehe Tab. 8), während sie bei den Mädchen im Alter von 10 - 15 Jahren ein deutliches Maximum bei den untersuchten Altersgruppen aufwiesen. Die Bedeutung von Unfällen mit motorisierten Zweirädern wuchs kontinuierlich mit steigendem Alter, erfuhr jedoch im Alter von 10 - 15 Jahren einen erheblichen Zuwachs. Fahrradunfälle traten

vermehrt im Alter von 6 - 10 Jahren auf und verdoppelten sich noch einmal im Alter zwischen 10 und 15 Jahren. Die meisten Unfälle bei Fußgängern ereigneten sich im Alter zwischen 6 und 10 Jahren auf. Sowohl bei Mädchen als auch bei Jungen waren Unfallzuwachsrate für die nicht motorisierten Verkehrsarten zu beobachten. Mädchen verunglückten jedoch seltener als Jungen.

1968 -1996	Verunglückte			Getötete		
Jahr	Fußgänger	Radfahrer + Mitfahrer	Pkw Mitfahrer	Fußgänger	Radfahrer + Mitfahrer	Pkw Mitfahrer
Alte Bundesländer						
1968	234,0	110,4	114,6	8,5	3,2	1,7
1972	249,5	117,4	140,7	9,0	3,1	2,5
1976	208,6	163,0	127,0	5,7	2,8	1,9
Deutschland						
1980	167,8	147,8	109,7	3,8	2,2	1,7
1984	145,7	146,5	106,0	2,2	1,7	1,3
1988	126,0	132,0	114,7	1,6	0,9	1,1
1992	120,9	140,4	129,9	1,2	0,7	1,6
1996	110,4	123,0	119,8	0,9	0,6	1,1

Tab. 7: Verkehrsunfälle 1980 - 1996 nach Art der Verkehrsteilnahme je 100.000 Personen der entsprechenden Altersgruppe

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

1996	männlich				weiblich			
Altersgruppe	Pkw	Motor- zweiräder	Fahrräder	Fußgänger	Pkw	Motor- zweiräder	Fahrräder	Fußgänger
unter 6	2.623	18	662	2.135	2.595	15	324	1.284
6 - 10	2.330	38	3.318	3.863	2.486	41	1.303	2.444
10 - 15	2.550	355	7.187	2.550	3.275	166	3.444	2.297

Tab. 8: Verkehrsunfälle 1996 nach Altersgruppe, Geschlecht und Verkehrsteilnahme

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

Unfallorte

Nach der Klärung der Frage, welche Verkehrsarten am häufigsten an Unfällen beteiligt waren, stellt sich die Frage, wo diese Unfälle stattfanden. In-

nerhalb geschlossener Ortschaften fanden mehr als dreimal so viel Unfälle wie außerorts statt. Getötet wurden jedoch die meisten Kinder außerhalb von Ortschaften.

1980-1996	Verunglückte				
	Gesamt	Pkw	Motorzweirä.	Fahrräder	Fußgänger
Jahr	Innerhalb von Ortschaften				
1980	51.758	7.447	1.436	19.179	23.102
1984	42.595	6.463	1.030	16.769	17.803
1988	37.284	6.712	432	14.753	14.850
1992	40.709	7.542	401	16.852	15.359
1996	37.190	6.875	442	15.054	14.135
	Außerhalb von Ortschaften				
1980	12.695	8.414	418	2.190	1.160
1984	10.448	7.046	323	1.905	767
1988	10.058	7.358	167	1.439	602
1992	12.388	9.559	167	1.636	555
1996	11.377	8.984	192	1.224	477
	Getötete				
	Gesamt	Pkw	Motorzweirä.	Fahrräder	Fußgänger
Jahr	Innerhalb von Ortschaften				
1980	674	36	17	198	419
1984	376	26	5	133	208
1988	238	15	2	72	142
1992	199	23	2	58	115
1996	150	13	3	46	86
	Außerhalb von Ortschaften				
1980	485	213	21	116	130
1984	313	138	9	86	72
1988	234	124	7	38	56
1992	275	184	4	40	39
1996	208	136	3	32	32

Tab. 9: Verkehrsunfälle 1980 - 1996 nach Verkehrsteilnahme und Straßenlage

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997

Betrachtet man die Zeitreihen, so kann man bei den Unfällen innerhalb von Ortschaften einen beträchtlichen Rückgang der Häufigkeit zwischen 1980 und 1996 feststellen, während die Unfälle außerhalb von Ortschaften nahezu gleich geblieben sind (siehe Tab. 9). Bei den getöteten Kindern war innerorts ein Rückgang auf weniger als 1/4 zu verzeichnen, während außerorts nur ein Rückgang auf die Hälfte verzeichnet wurde. Die häufigsten Unfallverkehrsarten innerorts waren das Radfahren und das Zufußgehen. Außerhalb von Ortschaften spielten dagegen Radfahrunfälle und Unfälle von Fußgängern im Vergleich zu denen mit Pkw eine eher untergeordnete Rolle. Motorisierte Zwei-

räder waren häufiger innerorts an Unfällen beteiligt als außerorts. Tödliche Unfälle ereigneten sich mit großem Abstand am häufigsten außerhalb von geschlossenen Ortschaften mit dem Pkw. Hier war auch der geringste Rückgang in den letzten 16 Jahren zu beobachten.

Vergleich der Großstädte

Vergleicht man die Unfallzahlen verschiedener Großstädte Deutschlands, so kann man ein deutliches Nord - Süd und ein weniger ausgeprägtes Ost - West Gefälle erkennen (siehe Tab. 10).

Stadt	Verunglückte	Einwohner unter 15 Jahren - 1000 -	Verunglückte je 100 000 Einwohner unter 15 Jahren
München	528	151,8	348
Stuttgart	269	77,3	348
Nürnberg	226	64,9	348
Frankfurt	288	81,9	352
Essen	338	87,2	388
Leipzig	236	59,9	394
Hannover	287	65,9	436
Düsseldorf	324	74,2	437
Dortmund	391	87,9	445
Bremen	333	74,5	447
Hamburg	1.028	229,0	449
Berlin	2.308	509,6	453
Duisburg	381	82,2	464
Köln	635	136,7	465
Dresden	309	64,8	477
Deutschland	49.810	13.187,2	378

Tab. 10: Verunglückte Kinder im Straßenverkehr 1997 nach ausgewählten Großstädten

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998

Stadt	Verunglückte je 100.000 Einwohner unter 15 Jahren				
	1991	1992	1993	1994	1997
München	399	398	356	352	348
Stuttgart	345	384	363	341	348
Nürnberg	421	412	378	347	348
Frankfurt	414	376	375	358	352
Essen	416	436	410	403	388
Leipzig	351	371	360	396	394
Hannover	586	597	476	443	436
Düsseldorf	533	559	513	530	437
Dortmund	543	562	549	490	445
Bremen	537	513	428	490	447
Hamburg	526	507	473	488	449
Berlin	461	461	444	450	453
Duisburg	514	561	507	489	464
Köln	514	513	494	482	465
Dresden	337	397	422	434	477

Tab. 11: Verunglückte Kinder im Straßenverkehr 1991 - 1997 nach ausgewählten Großstädten

Quelle: STADT DORTMUND, 1996

Die Großstädte München, Nürnberg, Stuttgart (je 348) und Frankfurt (352) weisen Unfallzahlen pro 100.000 Einwohner unter 15 Jahren auf, die unter dem bundesweiten Mittelwert von 377,7 Kindern liegen. Großstädte, die in den nördlichen und den neuen Bundesländern liegen, weisen überdurchschnittliche Unfallzahlen auf. Betrachtet man die Entwicklung der Kinderunfälle in Großstädten im zeitlichen Verlauf, so kann man feststellen, daß zwischen 1991 und 1997 in allen Großstädten der alten Bundesländer außer Stuttgart (+3) die Kinderunfallrate abgenommen hat (siehe Tab. 11). Anstiege sind in diesem Zeitraum in den beiden aufgeführten Städten der neuen Bundesländer,

Leipzig (+43 Kinder) und im besonderen Dresden (+140 Kinder), zu verzeichnen.

Vergleich der Bundesländer

Betrachtet man die Kinderunfallzahlen je 100.000 Kinder unter 15 Jahren von Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg im Jahre 1975 (siehe Tab. 12), so erkennt man, daß in NRW mit dem dicht besiedelten Ruhrgebiet, die Unfallzahlen von Fußgängern und Radfahrern und die Gesamtunfallzahlen höher sind als in Baden-Württemberg (überwiegend ländlich strukturiert). Dort gibt es eine höhere Unfallrate bei den als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kindern.

	Nordrhein- Westfalen	Baden- Württemberg
Fußgänger	253	176
Radfahrer	142	112
Pkw-Mitfahrer	123	139
Gesamt	518	427

Tab. 12: In den Jahren 1975 im Straßenverkehr verunglückte Kinder unter 15 Jahren je 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe nach Bundesländern

Quelle: LIMBOURG, 1995

Bundesland	1993	1994	1995	1996	1997
Baden-Württemberg	299,0	279,2	276,0	263,8	291,9
Bayern	338,1	340,4	337,0	312,3	324,7
Berlin	444,2	450,2	438,2	432,7	452,9
Brandenburg	478,8	486,1	572,2	533,5	549,9
Bremen	433,2	478,1	466,3	442,3	444,4
Hamburg	473,3	488,3	459,9	449,6	449,0
Hessen	337,9	340,6	339,4	302,0	302,5
Mecklenburg-Vorpommern	434,8	466,9	470,0	490,5	491,4
Niedersachsen	421,2	401,8	405,7	366,8	379,0
Nordrhein-Westfalen	433,2	430,1	417,1	394,0	398,2
Rheinland-Pfalz	348,1	335,7	318,7	310,8	324,1
Saarland	373,8	367,5	367,7	353,1	345,0
Sachsen	346,9	394,7	410,1	428,0	422,8
Sachsen-Anhalt	427,7	476,2	502,6	490,9	526,9
Schleswig-Holstein	456,4	462,7	466,1	410,7	434,5
Thüringen	363,8	396,9	398,6	418,8	435,4

Tab. 13: In den Jahren 1993 - 1997 im Straßenverkehr verunglückte Kinder unter 15 Jahren je 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe nach Bundesländern

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998

Die Gesamtunfallzahlen aller Bundesländer zeigen in dem Zeitraum von 1993 bis 1997 eine zum Teil sehr unterschiedliche Entwicklung und Höhe. Die Länder Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und eingeschränkt das Saarland weisen bis 1996 einen kontinuierlichen Rückgang der Kinderunfälle auf (siehe Tab. 13). Gleiches gilt nach einem kurzzeitigen Anstieg 1994 für die Län-

der Bayern, Hessen, Niedersachsen (Anstieg 1995) und die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg. Die Unfallzahlen der Länder Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein steigen in den Jahren 1994 und 1995 und nehmen 1996 wieder ab. Die Unfallrate in den genannten neuen Ländern bleibt jedoch deutlich über der von 1993. Die Länder Mecklenburg-Vorpommern,

Sachsen und Thüringen weisen bis 1996 einen kontinuierlichen Anstieg der verunglückten Kinder unter 15 Jahren auf. 1997 weisen im Vergleich zum Vorjahr alle Länder außer dem Saarland und Sachsen und dem Stadtstaat Hamburg einen Anstieg der Unfallzahlen auf.

Die geringsten Zuwächse gab es in Bremen (+2,1 Kinder), Hessen (+0,5 Kinder) und Mecklenburg-Vorpommern (+0,9 Kinder), die größten Zuwächse gab es in Sachsen-Anhalt (+36 Kinder), Baden-Württemberg (+28,1 Kinder) und Schleswig-Holstein (+23,8 Kinder). Die geringsten Unfallzahlen 1997 weisen die Länder Baden-Württemberg (291,9) und Hessen (302,5) auf, die höchsten Un-

fallraten sind in Brandenburg (549,9) und Sachsen-Anhalt (526,9) zu beobachten.

Bei der Erstellung einer Rangreihe der Unfallbelastung 6- bis 14jähriger nach Regionen, 1984 durch HEINRICH und HOHENADEL und 1990 durch DERKUM (1996) (siehe Tab. 14) zeigten sich ähnliche Ergebnisse. Auch hier nahmen die südlicheren Regionen die oberen Rangplätze (geringere Unfallbelastung) und die nördlichen Regionen, wie etwa das Ruhrgebiet und die Holsteiner Regionen, die unteren Rangplätze (höhere Unfallbelastung) ein. Weiterhin konnte in diesem Vergleich beobachtet werden, daß die verschiedenen Regionen eine gewisse Kontinuität in der Verteilung ihrer Unfallbelastung besaßen.

Rangplatz	1984	1990
1	Main-Rhein	Donau-Wald
2	Raum Trier	Raum Landshut
3	Ost-Hessen	Westmittelfranken
4	Raum Landshut	Ostwürttemberg
5	Donau-Wald	Bayerisch. Untermain
6	Ostwürttemberg	Franken
7	Bayerisch. Untermain	Raum Trier
8	Franken	Oberland
9	Donau-Iller	Main-Rhein
10	Nordschwarzwald	Südostbayern
.	.	.
.	.	.
.	.	.
64	Raum Köln	Raum Düsseldorf
65	Raum Düsseldorf	R. Mönchengladbach
66	Raum Hamburg	Raum Essen
67	Raum Krefeld	Raum Duisburg
68	Raum Essen	Raum Hamburg
69	Bochumer Raum	Mittelholstein
70	Raum Duisburg	Bochumer Raum
71	Mittelholstein	Wilhelmshaven
72	R. Mönchengladbach	Raum Krefeld
73	Ostholstein	Ostholstein

Tab. 14: Rangreihe der 1984 und 1990 eingenommenen Positionen der Regionen bezüglich der Unfallbelastung "Als Fußgänger oder Radfahrer verunglückte Kinder von 6 bis 14 Jahren"

Quelle: DERKUM, 1996

Internationaler Vergleich

Betrachtet man die Unfallzahlen Deutschlands von 1996 im Vergleich mit anderen Ländern der europäischen Union, so nimmt die Bundesrepublik den zweiten Platz mit 368 verunglückten Kindern pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe unter 15 Jahren ein. Großbritannien steht mit 370 Kindern an erster Stelle. Vergleichbare Unfallzahlen (über 300) erreichen nur Österreich (303), Portugal (313) und Belgien (334, Daten von 1995) (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997). Bei den tödlich verunglückten Kindern unter 15 Jahren je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe nimmt Deutschland mit 2,7 Kindern zusammen mit Ungarn (2,8), der Schweiz (2,9) und Spanien (3,0) einen Platz im besseren Mittelfeld ein. Die geringste Todeszahl hat Schweden mit 1,3 Kindern. Ebenfalls geringere Zahlen als Deutschland weisen Großbritannien (2,0), Norwegen (2,0), Italien (2,2), die Tschechische Republik (2,3) und die Niederlande (2,3) auf.

Da die polizeiliche Unfallerefassung in den einzelnen Staaten Europas möglicherweise unterschiedlich ist, können diese Zahlen nur mit "Vorsicht" betrachtet werden.

Kindergarten- und Schulwegunfälle

Im Jahr 1995 wurden bei dem Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand insgesamt 31.476 verkehrs- und nicht-verkehrsbedingte Wegeunfälle von Kindern unter 15 Jahren gemeldet. Auf Kindergartenwege entfielen 1.387, auf Wege zur Grundschule 6.908 und auf Wege zur weiterführenden Schule 23.181 Unfälle.

Bei den verkehrsbedingten Unfällen auf dem Weg zum Kindergarten (Kinder unter 6 Jahren) entfielen 906 (je 1.000 Schüler der entsprechenden Altersgruppe: 0,5) auf radfahrende Kinder, 169 (0,09) auf zu Fuß gehende, 168 (0,09) verunglückten im Pkw und 68 (0,04) im Schulbus. Auf dem Weg zur Grundschule (Kinder zwischen 6 und 9 Jahren) verunglückten 2.884 (0,74) Kinder mit dem Fahrrad, 2385 (0,61) beim Zufußgehen, 402 (0,1) als Mitfahrer im Pkw, 708 (0,18) im Schulbus und 134 (0,03) bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Schüler der weiterführenden Schulen im Alter zwischen 10 und 14 Jahren verunglückten ebenfalls am häufigsten mit dem Fahrrad (16.893 / 3,79), 2.360 (0,53) verunglückten als Fußgänger, 33 (0,01) als Fahrer oder Mitfahrer eines Motorrades oder Motorrollers, 606 (0,12) als Mitfahrer im Pkw, 1.240 (0,27) im Schulbus und 737 (0,07) bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. 25% aller Kindergarten- und Schulwegunfälle geschahen in der Zeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr, weitere ca. 15% in der Zeit zwischen 12.00 und 13.00 Uhr.

Auf dem Kindergartenweg wurde jeweils ein (je 1.000.000 Kinder der entsprechenden Altersgruppe: 0,55) Kind als Radfahrer, Fußgänger und Schulbusmitfahrer getötet. Auf dem Weg zur Grundschule waren es zwei (0,52) getötete Radfahrer, sechs (1,55) getötete Fußgänger und vier (1,03) getötete Schulbusmitfahrer. Bei den Wegen zu weiterführenden Schulen wurden insgesamt sechs (1,35) Radfahrer, 15 (3,37) Fußgänger und drei (0,67) Pkw-Mitfahrer getötet.

Nicht-verkehrsbedingte Schulwegunfälle konnten bei 77 Kindergartenkindern, bei 396 GrundschülerInnen und bei 1.311 SchülerInnen von weiterführenden Schulen unter 15 Jahren festgestellt werden (BAGUV, 1997).

4.1.3 Dunkelziffer bei Kinderverkehrsunfällen

Werden Kinder nach bereits erlebten Verkehrsunfällen gefragt, zeigen die Ergebnisse im Vergleich zu den amtlichen Unfalldaten des statistischen Bundesamtes erhebliche Diskrepanzen. Nur etwa jeder vierte Unfall, bei dem ein Kind verletzt wird, wird auch polizeilich erfaßt. Die Dunkelziffer ist jedoch extrem von der Art der Verkehrsbeteiligung des Kindes sowie von regionalen Gegebenheiten abhängig (ZIPPEL, 1990). Beispielsweise wurde nur jeder sechste Unfall von der Polizei erfaßt, bei dem ein Kind im Alter bis zu 15 Jahren als Radfahrer verletzt wurde, während fast alle Kinder-Pkw-Mitfahrerunfälle (80%) polizeilich erfaßt wurden. Ferner konnte nachgewiesen werden, daß in städtischen Regionen die Unfalldunkelziffer wesentlich niedriger ist als in den ländlich strukturierten Regionen (HAUTZINGER, 1993).

In einer Befragung zum Mobilitätsverhalten (FLADE UND LIMBOURG, 1997) von 1.185 SchülerInnen aus sechs westdeutschen Städten (Hamburg, Darmstadt, Bielefeld, Bottrop, Oberhausen, Münster) im Alter zwischen 11 und 18 Jahren gaben 26% der Kinder an, bereits einen Verkehrsunfall erlitten zu haben. Dieses Ergebnis stimmt mit dem von ZIPPEL (1990) bei der Befragung von 14.902 Kinder und Jugendlichen im Alter von 12 bis 16 Jahren 1987/88 in vier niedersächsischen Landkreisen (Ammerland, Holzminden, Northeim, Wesermarsch) und zwei Städten (Celle, Hannover) ermittelten Wert von 27,9% sehr gut überein. In beiden Untersuchungen stellte der Unfall mit dem Fahrrad die häufigste Unfallart dar (im Durchschnitt 60%).

Die Tatsache, daß die Unfallquote der Forschungsarbeiten im Vergleich zu amtlichen Statistiken erhöht ist und die häufigste Verkehrsunfallart

der Fahrradunfall darstellt, zeigt, daß eine hohe Dunkelziffer bei kindlichen Verkehrsunfällen, speziell bei Radfahrernfällen bestehen muß. Bei Fußgängerunfällen wird eine Dunkelziffer von 50%, bei Radfahrernfällen sogar eine von 90% angenommen (ZIPPEL, 1990, HAUTZINGER, 1993). Eine mögliche Ursache für diese hohen Dunkelziffern ist die Fahrerflucht. Außerdem kommen bei den Fahrradunfällen noch die nicht-fremdverschuldeten Unfälle hinzu, sie werden häufig nicht bei der Polizei gemeldet.

4.2 Haushalts-, Freizeit- und Sportunfälle im Kindesalter

Die wichtigsten Unfallorte im Kindesalter außerhalb des Verkehrs sind der Haushalt, die Freizeit einschließlich des Spielplatzes und der Sport. Die Verteilung der Unfälle auf diese Bereiche wird im weiteren Verlauf beschrieben.

4.2.1 Unfälle zu Hause und in der Freizeit

Bei der Befragung von 32.223 Eltern mit Kindern im Alter zwischen 5 und 6 Jahren in 18 Gesundheitsämtern (Unfallkinder 18,4%, n = 5.933) 1994 in Brandenburg stellte ELLSÄSSER (1998) fest, daß sich die meisten Unfälle im häuslichen Bereich ereigneten (71,2% / 4.224 Kinder). Es folgten die Unfälle in Kindertagesstätten (21,6% / 1.281 Kinder) und die Straßenverkehrsunfälle mit 6,7% (398 Kinder). Der hohe Anteil an Unfällen in Kindertagesstätten – in Brandenburg besuchen 90% der Schulanfänger im Alter ab dem 3. Lebensjahr eine Kindertagesstätte mit Ganztagesbetrieb – zeigt, daß in der Verteilung der Unfallhäufigkeit auf die Bereiche Haushalt, Verkehr, Freizeit, Schule, Kindergarten und Sport starke regionale Abweichungen auftreten können.

WILLITAL und MARAGAKIS (1992) ermittelten z.B. bei der Analyse von 10.500 bundesweit gesammelten Daten von Kindern unter 15 Jahren, daß Unfälle in Haushalt und Freizeit 72,2% des Gesamtunfallgeschehens ausmachten. Außerdem stellten sie fest, daß sich ca. 34,7% des Unfallgeschehens direkt im Haus abspielte, 12,8% in unmittelbarer Nähe des Hauses. Das Gros der Unfälle (52,5%) ereignete sich weiter von der elterlichen Wohnung entfernt. Jungen verunglückten häufiger in Haus und Freizeit als Mädchen (3:2) (WILLITAL und MARAGAKIS, 1992).

Radfahrunfälle

An dieser Stelle soll unterschieden werden zwischen der Nutzung des Rades im Straßenverkehr und der Nutzung des Rades als Spiel- und Sportgerät außerhalb der Verkehrswege. Auf die Unfallhäufigkeit von im Verkehr radfahrenden Kindern wurde bereits in Kapitel 4.1 eingegangen.

SCHLINTL und GOETHALS (1992) ermittelten 1991 bei der Untersuchung von 48.225 verunfallten Kindern im Alter unter 15 Jahren aus 21 österreichischen Spitälern eine Unfallquote bei nicht verkehrsbedingten Radfahrunfällen von 11% des Gesamtunfallgeschehens (Haushalt, Freizeit, Verkehr, Sport). Eine von ihnen durchgeführte Hochrechnung für ganz Österreich ergab eine Unfallrate von 22.000 Unfällen dieser Art bei Kindern unter 15 Jahren jährlich. Ein Vergleich mit Fahrradunfällen im Straßenverkehr wurde in dieser Forschungsarbeit nicht vorgenommen.

Unfälle mit Rollschuhen

In der Kinderchirurgie der Universität Heidelberg wurden innerhalb eines Jahres (1980) 135 verun-

glückte Rollschuhläufer registriert. 70% der verunfallten Kinder waren zwischen 10 und 14 Jahren alt. 63% aller Verunglückten waren weiblich. Verletzungen traten vor allem an den oberen Extremitäten auf (72%) speziell an Unterarm und Handgelenk (57%). Laut Angaben der Eltern fuhren 60% der verunglückten Kinder bereits über ein Jahr mit Rollschuhen, 33% sogar über 5 Jahre. Nur 3 der Kinder trugen während des Unfalls Schutzkleidung (SCHÜTZE und MEIER, 1992).

Die Untersuchung von 286 verunglückten Roller-skatern in Odense (Dänemark) durch ANDERSEN u.a. (1998) zeigte, daß der Anteil der männlichen Verunglückten 62,6%, der der weiblichen 37,4% war. 46,1% der beobachteten Personen war zwischen 10 und 14 Jahren alt. Die häufigsten Verletzungen waren Brüche mit 39,1%, 29% mußten stationär behandelt werden. Die häufigste Unfallursache war der Sturz (84%).

Inline-Skates-Unfälle

In einer Untersuchung erfaßte SCHIMPL (1997) von 1995 bis 1996 196 Kinder mit Inline-Skating Unfällen im Alter zwischen 3 und 15 Jahren. 71% von ihnen lagen im Alter von 8 bis 13 Jahren. 35% ereigneten sich auf Gehwegen, 27% auf Straßen, 25% in Parkanlagen, 4% auf Radwegen und 4% auf Inline-Skating Anlagen. 5% verletzten sich im häuslichen Bereich. Als Ursachen wurden angegeben: 61% Unebenheiten, 16% Stürze beim Bremsen, 8% Ausweichmanöver, 6% eine zu hohe Geschwindigkeit und 8% Stürze beim Losfahren und Kollisionen. Die Frage nach der zum Zeitpunkt des Unfalls getragenen Schutzausrüstung ergab bei 73%, daß sie keine Ausrüstung trugen, 6% trugen eine komplette Ausrüstung (Kopf, Handgelenk, Knie, Ellbogen), und 21% trugen einen oder

mehrere Teile der Schutzausrüstung. Die 196 Befragten erlitten insgesamt 233 Verletzungen. 55% hatten eine Fraktur, wobei vor allem die oberen Extremitäten betroffen waren. Die zweithäufigste Verletzung war das Schädel-Hirn-Trauma (14% der Fälle), gefolgt von Prellungen und Verstauchungen von Gelenken. Zusätzlich fanden sich bei 11% der Patienten Verletzungen an der Haut. Vergleicht man das Verletzungsmuster von Erwachsenen und Kindern, so fällt bei den Kindern eine wesentlich höhere Inzidenz von Schädel-Hirn-Traumen auf. Des weiteren konnte gezeigt werden, daß etwa 70% der Verletzungen durch das Tragen einer kompletten Schutzausrüstung vermeidbar gewesen wären (SCHIMPL, 1997).

KRISTEN (1997) befragte in den Jahren 1995 und 1996 in der Unfallstation eines Wiener Krankenhauses 532 verunfallte Inline-Skater über die zum Zeitpunkt des Unfalls getragenen Schutzausrüstungen. Skater mit Gelenkschutz hatten signifikant weniger Gelenks- und Unterarmfrakturen (34%) aber signifikant mehr Handfrakturen (23%) als die Gruppe ohne Gelenkschutz (80% Gelenksfrakturen und 9% Handfrakturen). 12% aller Skater hatten eine Kopfverletzung erlitten, 11 davon (2%) eine schwere Kopfverletzung. Keiner von ihnen hatte einen Helm getragen. Skater mit Helm haben keine Kopfverletzung erlitten. Die Schlußfolgerungen, die daraus gezogen wurden waren:

- 1) Der Gelenkschutz schützt vor Gelenksfrakturen, jedoch haben Kinder, die ihre Gelenke schützen, häufiger Handfrakturen; hier ist der Frage nachzugehen, ob das Tragen von Sicherheitskleidung riskanteres Verhalten begünstigt (Risikokompensation). Weiter ist an eine Neugestaltung derzeitiger Schutzkleidung zu denken.

- 2) Helme können vor schweren Kopfverletzungen schützen, die geringe Probandenzahl läßt jedoch keine eindeutigeren Schlüsse zu (KRISTEN, 1997).

Bei einer Videolangzeitverkehrsbeobachtung von DEWALD (1997) im Sommer 1996 in der Stadt Hannover konnten Gefahren des Inline-Skatens mit Hilfe einer Verkehrssituationsanalyse kategorisiert und quantifiziert werden. Als hauptsächliche Gefahrenquellen konnten fahrtechnische Unsicherheiten und das Schneiden der Bewegungsachsen von Fußgängern und Radfahrer ausgemacht werden. In dieser Studie wurden kaum rücksichtslose Fahrweisen und unangepaßte Geschwindigkeiten beobachtet. Laut einer von DEWALD (1997) parallel durchgeführten Umfrage in der Hannoveraner Innenstadt fühlten sich vor allem ältere Menschen durch Inliner bedroht. Die Analyse der örtlichen Unfallstatistiken zeigte, daß die meisten erlittenen Verletzungen leichter Natur waren, der häufigste Unfallgegner war der Pkw. Das am häufigsten durch einen Unfall in Mitleidenchaft gezogene Körperteil war der Unterarm.

PASSATH und BOLDRINO (1997) beobachteten 1996 in Österreich 446 Inline-Skater hinsichtlich der Schutzausrüstung-Tragequote, sowie 547 Skater bei Interaktionen mit Fußgängern und Radfahrern. Es stellte sich heraus, daß 27% der Skater gänzlich auf das Tragen von Schutzausrüstung verzichteten. 39% der Beobachteten trugen keinen Handgelenkschutz. Hand-, Knie- und Ellbogen-schutz wurden von 25% getragen. Einen Helm trugen nur 3%. Bei den Interaktionen der Inline-Skater mit Fußgängern und Radfahrern konnten nur kaum schwere Konflikte beobachtet werden. 23% der Interaktionen wurden als problemlos bewertet, 52% als konfliktfreie Interaktion. Kontrollier-

te Manöver eines Beteiligten (leichter bis mittlerer Konflikt) wurden in 23% der Fälle beobachtet. Nur 2% wurden als schwerer Konflikt (Notmanöver zur Unfallvermeidung) und 0,5% als Kollision (Zusammenprall, jedoch ohne sichtbare Verletzungsfolgen) eingestuft.

Bei der Beobachtung von 1.200 Inline-Skatern in Boston durch OSBERG u.a. (1998) wurde festgestellt, daß 60% der Beobachteten Handgelenkschoner, jedoch nur 5,9% Helme trugen. Mädchen und Anfänger trugen häufiger Schutzkleidung als Jungen und Fortgeschrittene. Skater auf der Straße trugen keine Schutzkleidung, bei denjenigen, die die Fahrradwege benutzten, waren es 31,4%.

Eine Untersuchung von 123 Inline-Skatern durch WARDA u.a. (1998) in Winnipeg erbrachte andere Ergebnisse. 12,2% der Beobachteten trugen Helme, 16,3% einen Handgelenkschutz, 9,8% Knie-schoner und 7,3% Ellbogenschoner. Die Kinder trugen häufiger einen Helm, die Jugendlichen häufiger Handgelenkschoner. Unterschiede zwischen den beiden Geschlechtern waren nicht auszumachen.

Spielplatzunfälle

SCHLINTL und GOETHALS (1992) ermittelten in der bereits beschriebenen Untersuchung von 48.225 verunglückten Kindern unter 15 Jahren in Österreich, daß Spielplatzunfälle 4% (österreichweite Hochrechnung: 7.800 Fälle jährlich) des Gesamtunfallgeschehens ausmachten. 42 % der Spielplatzunfälle standen im Zusammenhang mit den dort installierten Geräten (Schaukeln, Rutschen, Klettergerüste) (SCHLINTL und GOETHALS, 1992). Ähnliche Ergebnisse ermittelte auch HUBACHER (1994) 1991 in der Schweiz bei

der Befragung von 9 Spitälern und 40 Ärzten zu 6.885 Unfällen von Kindern bis 16 Jahre. Hier wurde ein Anteil von 4,2% (Hochrechnung für die ganze Schweiz: 5.000 Fälle jährlich) am Gesamtunfallgeschehen ermittelt, 46% der Unfälle standen im Zusammenhang mit den installierten Geräten (HUBACHER und GOETHALS, 1995).

SCHIMPL u.a. (1995) ermittelten aufgrund der Analyse von 374 Spielplatzunfällen (Kinder unter 15 Jahren), deren Folgen im Zeitraum von 1989 bis 1993 an der Universitätsklinik für Kinderchirurgie in Graz behandelt wurden, daß ca. 71% der Spielplatzunfälle mit Geräten im Zusammenhang standen. Am häufigsten waren dies Rutschen, Schaukeln und Klettergerüste.

Jungen (22) verletzten sich häufiger als Mädchen (13) bei Rutschunfällen (63%/37%). Meist waren es Stürze aus mittlerer (0,8m) bis großer (2m) Höhe auf grasbewachsenen Boden(50%) aber auch zu einem nicht unbeträchtlichen Anteil auf Stein oder Beton (23%). Die Schaukelunfälle (27) passierten am häufigsten bei der Benutzung von Brett-Seil-Schaukeln (44,4%). Jungen und Mädchen verunglückten zu gleichen Teilen. Bei den Klettergerüstunfällen (19) verunglückten Mädchen und Jungen ebenfalls zu gleichen Teilen. Unfallursache war bei ca. 70% der Sturz durch Abrutschen von einer Gerüststange. Diese Unfälle ereigneten sich häufiger bei Metallgerüsten als bei Holzgerüsten. Die durchschnittliche Sturzhöhe betrug 1,6m.

SCHNEPS u.a. (1998) ermittelte in Boston (USA) im Zeitraum von 1988 - 1997 bei 1.925 Kindern - jünger als 14 Jahre -, daß die meisten Kinder auf dem Spielplatz im Alter von 5 bis 9 Jahren verunglückten (62%). 41% der Unfälle waren Stürze, 23% geschahen im Zusammenhang mit Schaukeln und 20% im Zusammenhang mit Rutschen. Die

häufigsten Unfallursachen bei den 1 bis 4jährigen waren Stürze von der Schaukel (43%), bei den 5 bis 14jährigen waren es Stürze von Klettergerüsten (63%).

4.2.2 Sportunfälle

SCHMIDT und HÖLLWARTH (1995) stellten an der Universitätsklinik für Kinderchirurgie in Graz im Zeitraum von 2 Jahren bei 11.647 Unfällen von Kindern und Jugendlichen im Alter bis 16 Jahren fest, daß der Sportunfall 22,5% (2.617) - altersabhängig sogar 30 - 40% - des gesamten Unfallgeschehens ausmachte. Jungen verunglückten häufiger als Mädchen (2 :1). Ein Anstieg in der Unfallhäufigkeit wurde im 5. Lebensjahr festgestellt. Die meisten Unfälle passierten jedoch zwischen dem 12. und 14. Lebensjahr beim Übergang zum professionellen Leistungs- oder Spitzensport.

Der Anteil der Sportverletzungen am Gesamtunfallgeschehen wurde in den teilweise beschriebenen Untersuchungen von 8,7% (WILLITAL und MARAGAKIS, 1992) über 21% (KVIST u.a., 1989, n = 1124 Sportverletzungen bei 6 - 14jährigen 1980 - 1982 in Turku) bis hin zu 38% (SCHLINTL und GOETHALS, 1992, HUBACHER und GOETHALS, 1995) beziffert.

Bei 48.225 österreichischen Unfallkindern konnten SCHLINTL und GOETHALS (1992) ermitteln, daß die häufigste Sportverletzung die Ballsportverletzung war (11% des Gesamtunfallgeschehens). 67% dieser Verletzungen entfielen auf den Fußball, 50% der Geschädigten waren bei dieser Sportart im Alter zwischen 12 und 14 Jahren und zu 95% männlichen Geschlechts. 25% der Sportunfälle waren Fahrradunfälle. Besonders auffällig bei dieser Unfallart war die größte Häufigkeit von

Kopfverletzungen im Alter von 5 Jahren. Zum Teil kann dies mit Unerfahrenheit erklärt werden, zum Teil jedoch auch mit der bei dieser Altersgruppe noch nicht ausgereiften motorischen Fähigkeit, den Sturz mit den Händen und Armen abzufangen (SCHLINTL und GOETHALS, 1992, HUBACHER und GOETHALS, 1995).

Ebenfalls häufig verunglücken Kinder beim Skifahren und Schlittschuhlaufen. Der alpine Sport war in Österreich mit 8% am Gesamtunfallgeschehen beteiligt (SCHLINTL und GOETHALS, 1992), während Unfälle beim Schlittschuhlaufen je nach Region 5 - 33% des Wintersportkrankengutes ausmachten (HAUSBRANDT u.a., 1979, REINER und DEISENHAMMER, 1979, RIEMER, 1981, THYLLAYE DU BOULLAY u.a., 1984, KVIST u.a., 1989, LUGGER, 1992)

Schulsportunfälle

Jährlich werden in Deutschland ca. 400.000 Verletzungen im schulischen Sport durch den Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand (BAGUV) registriert (KEMENY, 1988).

Ergänzend hierzu ermittelte MIRBACH (1995) aufgrund einer Längsschnittstudie, bei der 1991 in Westfalen-Lippe (Nordrhein-Westfalen) 900 und 1991/92 weitere 800 Schulsportunfälle von Kinder und Jugendlichen aller Schulstufen (1. - 13. Klasse) untersucht wurden, daß der Ballsport mit 66,3% den größten Anteil am Gesamtunfallgeschehen im Schulsport aufwies. Die meisten Ballsportunfälle ereigneten sich beim Basketball (24,9%) und Fußball (20,4%). Die Sportarten Turnen (5,7%), Leichtathletik (2,3%) und Schwimmen (1,9%) zeigten eine geringere Unfallhäufigkeit (MIRBACH, 1995).

4.2.3 Alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede

Der Sturz ist die häufigste Unfallart aller Altersgruppen (ca. 50% aller Unfälle). Er ist jedoch bei den jüngeren Kindern häufiger zu beobachten als bei den älteren (SCHÜTZE, 1992, HUBACHER, 1994). Jungen stürzen im Vergleich zu Mädchen im Verhältnis von 3:2. Im ersten Lebensjahr sind allerdings noch keine Geschlechterunterschiede zu erkennen (LIMBOURG, 1997). Neben dem Sturz als altersübergreifender Unfallart gibt es auch noch eine Reihe von altersspezifischen Besonderheiten.

Kinder im Vorschulalter (0 - 5 Jahre)

Diese Gruppe von Kindern verunglückt am häufigsten, wobei die stärkste Gefährdung bei den 2jährigen auszumachen ist (SCHMIDT und HÖLLWARTH, 1995). Unfälle in diesem Alter ereignen sich bei typisch kleinkindlichen Tätigkeiten, durch die das Kind seine Umwelt kennen und begreifen lernt (KÖHLER, 1983 - 1995, WILLITAL und MARAGAKIS, 1992, HUBACHER, 1994). Im Vordergrund stehen hierbei Stürze aus der Höhe (Stockbett, Fenster, Treppe usw.), die häufig auch schwere Verletzungen mit sich bringen. Zwei sehr spezifische Unfallarten bei den jüngsten Kindern (1. Lebensjahr) sind die Stürze aus Hochstühlen und aus Lauflerngeräten (BIER, 1997). Bei Kindern ab ca. 3 Jahren erlangen auch die Spielplatzunfälle Bedeutung. Hierbei stehen Rutschbahn, Kletterturm und Schaukel im Vordergrund (SCHINTL und GOETHALS, 1992, HUBACHER und GOETHALS, 1995, SCHIMPL, 1995).

Ebenfalls einem relativ hohen Risiko sind die Unfälle durch Ertrinken/Untergehen zuzuordnen (ALBERMANN, 1997 Quelle: STATISTISCHES

BUNDESAMT, 1996). Sie sind zwar nicht häufig, jedoch sehr folgenschwer (ca. 100 getötete Kinder unter 5 Jahren jährlich).

An dritter Stelle kommen Vergiftungen, von denen in erster Linie Kinder zwischen 6 Monaten und 3 Jahren betroffen sind. Vergiftungen durch chemische Stoffe (z.B. Spül- und Reinigungsmittel) ziehen die schwersten Verletzungen nach sich (BROCKSTEDT und OBERDISSE, 1997, GOSSWEILER-BRUNNER, 1997, HESS u. a., 1997).

Unfälle als Folge thermischer Einwirkungen erleiden am häufigsten Kinder bis zu 3 Jahren. Schwerste Verbrennungen werden durch Berühren von heißen Herdplatten hervorgerufen; sie ereignen sich aber auch an Backofen - Fenstern, Bügeleisen und offenen Feuern. Verbrühungen ereignen sich häufig beim Essen (meist leichtere Verletzungen) und beim Kochen (schwere Verletzungen) durch das Herunterreißen von Pfannen, Töpfen usw. Zu weiteren Verbrühungen kann es auch bei der Körperpflege (Baden, Duschen) kommen (SLONGO u.a., 1982, SCHLINTL und GOETHALS, 1992, WILLITAL und MARAGAKIS, 1992, HUBACHER, 1994).

Kinder im Grundschulalter (6 - 9 Jahre)

Bei Kindern zwischen 6 und 9 Jahren erweisen sich die Spielplatzunfälle als besonders riskant. Die jüngeren Kinder dieser Altersgruppe (5- und 6jährige) sind auf Rutschbahnen und Klettertürmen relativ stark gefährdet (Stürze) (SCHLINTL und GOETHALS, 1992, SCHÜTZE, 1992, HUBACHER, 1994).

Den Straßenverkehrs- und Sportunfällen kommen in dieser Altersgruppe eine zunehmend stärkere

Bedeutung zu (KÖHLER, 1983 - 1995, SCHÜTZE, 1992, HUBACHER, 1994, LIMBOURG, 1995, MIRBACH, 1995, HENKE, 1997, HÜBNER, 1997, LIMBOURG, 1997). Im Straßenverkehr verunglücken, wie bereits beschrieben, 6- bis 9jährige hauptsächlich als Fußgänger. Bei den Sportunfällen überwiegen die Ballsportarten, das Geräteturnen (Reck, Barren usw.), das Fahrradfahren und in den Wintersportgebieten die Schlitten- und Skiunfälle (SCHÜTZE, 1992).

Kinder im Sekundarbereich (10 - 14 Jahre)

Ab dem 10. Lebensjahr überwiegen beim Sport die Fahrradunfälle. Bei den Mädchen ereignen sich häufig auch Reitunfälle. In Wintersportgebieten sind in dieser Altersgruppe viele Unfälle in Verbindung mit der Ausübung von Wintersportarten (Ski fahren, Eislaufen, Schlittenfahren usw.) zu verzeichnen (SCHÜTZE, 1992, HENKE, 1997, LIMBOURG, 1997).

4.3 Faktoren des Unfallgeschehens bei Kindern

Die Ursachen von vielen Kinderunfällen sind zum Teil beim Kind selbst (endogen) und im Besonderen in seiner Umwelt (exogen) zu finden.

4.3.1 Ursachen beim Kind

Zur Entwicklung von "sicheren" Verhaltensweisen benötigen Kinder eine Reihe von Fähigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit ausgebildet werden. Erst mit ca. 6 Jahren sind Kinder in der Lage, die wichtigsten Gefahren zu erkennen, und erst mit 8 bis 10 Jahren können Kinder Gefahren vorhersehen und unfallvorbeugende Maßnahmen bewußt treffen.

Auch andere, für die Verhütung von Unfällen sehr wichtige Fähigkeiten wie z. B. Aufmerksamkeit, Konzentrationsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit, motorische und soziale Fähigkeiten, sind erst auf dieser Altersstufe ausreichend entwickelt (LIMBOURG, 1995, 1997, DREHER und DREHER, 1997, WINTERFELD, 1997). Neben den genannten altersbedingten Faktoren für Kinderunfälle gibt es auch eine Reihe von Persönlichkeitsmerkmalen, die zu einer erhöhten Gefährdung von Kindern führen (LIMBOURG, 1995, KÖHLER, 1997). So haben hyperaktive, zappelige, motorisch unruhige, impulsive, unkonzentrierte, verträumte, extrovertierte, verhaltensgestörte und psychisch labile Kinder ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko.

Neben den beschriebenen endogenen Faktoren wirken sich viele exogene Faktoren auf die Entwicklung von Unfallsituationen aus. Hierzu zählen z.B. die Verkehrsplanung, Planung von Park- und Gartenanlagen, Spielplätzen und Sportanlagen, die familiäre und soziale Situation, der Einfluß von Erwachsenen und sozio-kulturelle Einflüsse. Die Bedeutung exogener Faktoren für Kinderunfälle wurde in mehreren Studien in der Wechselwirkung zwischen der familiären Situation, dem sozialen Status und sozio-kulturellen Einflüssen herausgearbeitet.

4.3.2 Die familiäre und soziale Situation

Familienstruktur

In einer Untersuchung von RIVARA UND BARBER (1985) wurden 210 Fußgängerunfälle von Kindern im Alter bis 14 Jahren in der Stadt Memphis (USA) untersucht. Es war eine höhere Unfallrate bei Kindern alleinerziehender Mütter festzustellen.

Ähnliche Ergebnisse ermittelte auch HUBACHER (1994) bei der beschriebenen Untersuchung von 6.885 Kinderunfällen in der Schweiz. Hier wiesen Kinder von Alleinerziehenden mit mehr als einem Kind eine höhere Unfallhäufigkeit auf.

Zahl der Kinder

VORMWEG (1989) stellte in der bereits beschriebenen Studie in Hamburg fest, daß Kinder aus kinderreichen Familien besonders unfallgefährdet waren.

Bei der Untersuchung von 317 Fußgängerunfällen von Kindern im Alter bis 15 Jahren in den Jahren 1986 - 1988 in Salamanca (Spanien) ermittelte VEGA (1992) ebenfalls, daß die Unfallkinder häufig aus Familien mit vielen Kindern kamen. Außerdem stellte er fest, daß häufiger die jüngeren Kinder oder das jüngste Kind betroffen war. Zu vergleichbaren Ergebnissen kamen auch BÖCHER und SCHLAG (1978) und CHRISTIE (1995) in ihren Untersuchungen.

Beruf und Einkommen

Bei der Untersuchung von 4.510 Kinderverkehrsunfällen (1984 - 1989) bei Kindern unter 15 Jahren in 160 Wohngebieten in Hamburg und 459 zusätzlich befragten Eltern der verunglückten Kinder, stellte VORMWEG (1989) fest, daß Kinder aus einkommensschwachen Familien häufiger verunglückten als diejenigen aus einkommensstarken Familien.

Vergleichbare Ergebnisse liegen auch im Ausland vor. In der Stadt Calgary (Kanada) untersuchte BAGLEY (1992) 435 Fußgängerunfälle von Kindern im Straßenverkehr. Kinder aus unteren sozialen Schichten verunglückten hier häufiger.

WEST u.a. (1993) untersuchten 1990 und 1991 bei 1.600 Kindern im Alter zwischen 3 und 4 Jahren und ihren Eltern in insgesamt 13 Grafschaften

die Wirksamkeit des in England eingeführten Kinder-Verkehrs-Clubs. Hierbei stellte sich heraus, daß Kinder aus niedrigeren sozialen Schichten weniger sicherheitsrelevantes Wissen für den Straßenverkehr besaßen und häufiger unbeaufsichtigt im Straßenverkehr spielten.

Wohnverhältnisse

BÖCHER und SCHLAG (1978) stellten bei dem Vergleich von 130 verunfallten Kindern und 260 Kontrollkindern ohne Unfall fest, daß bei den Unfallfamilien weniger Wohnraum zur Verfügung stand als bei der Vergleichsgruppe.

4.3.3 Das Wohnumfeld

Im sozialen Umfeld sind die Wohnumgebung und die Verkehrssituation vor Ort von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung von Kinderunfällen. Da beide Faktoren sehr häufig konfundiert sind, lassen sich ihre Anteile nur schwer getrennt erfassen.

PLESS u.a. (1987) untersuchten 1981 in Montreal 1.004 Verkehrsunfälle von Kindern unter 15 Jahren nach Einflüssen des sozialen Wohnumfeldes auf die Unfallhäufigkeit. Sie fanden heraus, daß zu Fuß gehende und radfahrende Kinder aus Gegenden mit einem geringen Durchschnittseinkommen mit einer Rate von 9 : 4 im Vergleich zu Kindern aus anderen Gebieten verunfallten. Bei Pkw - Mitfahrerunfällen konnte dieser Unterschied nicht beobachtet werden.

Wie bereits beschrieben, untersuchte VORMWEG (1989) in Hamburg 4.510 Kinderverkehrsunfälle und befragte 459 Eltern. Ein Untersuchungsaspekt betraf die Einflüsse von Wohngebietsstrukturen auf die Unfallhäufigkeit. Er fand heraus, daß Vorschul-

kinder häufiger in Wohngebieten mit einem niedrigen Sozialstatus und hoher Verkehrsbelastung verunglückten (die Wohngebiete waren mit Gewerbegebieten stark durchsetzt). Schulkinder verunglückten dagegen häufiger in Gebieten mit stark befahrenen Durchgangsstraßen und Straßen mit zentraler Versorgungsfunktion.

Auch in der Stadt Essen zeigten die in den Jahren von LIMBOURG u.a. (1997) durchgeführten Unfallanalysen (1992 - 1996) und Verkehrskonfliktbeobachtungen (1994 - 1996) auf Schulwegen in sechs verschiedenen Stadtteilen (n = 1.347 Kinder / 6.962 Beobachtungen), daß die nördlichen, sozial schwachen, verkehrsreichen und mit Industrieanlagen und Gewerbe durchsetzten- Stadtteile für Kinder am gefährlichsten waren.

Die Kinderverkehrsunfallanalyse in der Stadt Dortmund zeigte ähnliche Ergebnisse. Auch in Dortmund verunglückten die Kinder in den sozial schwachen nördlichen Stadtteilen häufiger als im Süden der Stadt. Am stärksten betroffen war die Innenstadt Nord - der soziale Brennpunkt dieser Stadt (KENNEWEG, 1996).

In der beschriebenen Untersuchung von RIVARA UND BARBER (1985) wurden 210 Fußgängerunfälle von Kindern im Alter bis 14 Jahren in der Stadt Memphis (USA) untersucht. In den 81 stark betroffenen Bezirken gab es doppelt so viele Farbige, mehr Haushalte mit geringem Einkommen, mehr Familien, die unter der Armutsgrenze lebten, mehr alleinerziehende Elternteile und beengtere Wohnverhältnisse als in den weniger unfallbelasteten Bezirken.

In der Stadt Calgary (Kanada) untersuchte BAGLEY (1992) 435 Fußgängerunfälle von Kin-

dern im Straßenverkehr. Kinder aus Vierteln mit einer hohen Kriminalitätsrate verunglückten hier häufiger. Stadtbezirke, die einen global niedrigen Sozialstatus aufwiesen, besaßen eine höhere Unfallrate als andere.

CHRISTIE (1995) stellte bei der Untersuchung von 152 zu Fuß mit einem Fahrzeug zusammen gestoßenen und ärztlich versorgten Kindern und einer Kontrollgruppe von 484 nicht verunglückten Kindern in Bradford, Bristol, London, Merthyr Tydfil und Reading (England) fest, daß die Unfallgefahr durch das Freizeitverhalten, die soziale Situation und die Wohnumgebung beeinflusst wurde. Die einzelnen Variablen dieser drei Faktoren waren stark miteinander verknüpft. Eine gesteigerte Unfallrate wurde unter anderem bei folgenden Variablen beobachtet:

- bei Kindern, die jeden Tag auf der Straße spielten,
- bei Kindern, die nicht in Begleitung Erwachsener waren,
- bei Kindern mit atypischer Familienstruktur,
- bei Kindern mit zwei oder mehr Geschwistern unter 16 Jahren
- bei Kindern, die in älteren Häusern wohnten
- bei Kindern, die an Durchgangsstraßen wohnten.

In der Zusammenfassung dieser Forschungsergebnisse kann gesagt werden, daß ein erhöhtes Unfallaufkommen zum einen durch Wohn- und Verkehrsverhältnisse, zum anderen durch soziale Faktoren bedingt wird.

4.3.4 Die sozio-kulturellen Einflüsse

Den Auswirkungen des sozialen Umfeldes auf die Unfallhäufigkeit ähnlich ist auch der Einfluß der kulturellen Herkunft (HOHENADEL u. a., 1982, STANGE, 1984, DVR, 1987).

HOHENADEL u.a. (1982) stellten bei der Analyse von 5.010 im Jahr 1981 verunglückten Kindern in 15 Städten der alten Bundesländer fest, daß Ausländerkinder doppelt so häufig Opfer im Straßenverkehr waren wie ihre deutschen Altersgenossen waren. Bei den Kindern im Vorschulalter (0 - 5 Jahre), verunglückten in den 80er Jahren ausländische Kinder bis zu dreimal häufiger als deutsche Kinder im Straßenverkehr. Ihr Anteil an Fußgängerunfällen im Alter zwischen 6 - 14 Jahren lag deutlich über dem gleichaltriger deutscher Kinder. Außerdem war die Zahl der Unfälle mit schweren Verletzungen oder gar Todesfolge besonders hoch. Die Gruppe der türkischen Kinder war dabei am stärksten betroffen (HOHENADEL u. a., 1982).

Während im Jahr 1984 "nur" 116 deutsche Vorschulkinder (0 - 5 Jahre) je 100.000 Kinder verunglückten, waren es bei den türkischen Kindern 551 je 100.000. Bei den Grundschulkindern (6 - 10 Jahre) waren es 270 deutsche und 681 türkische Kinder je 100.000 der entsprechenden Altersgruppe (DVR, 1987). Die Angehörigen anderer Ausländergruppen verunglückten zwar nicht so häufig wie die türkischen Kinder, waren aber trotzdem stärker gefährdet als deutsche Kinder. Ob dieser Trend auch noch heute vorliegt, wird eine von der BAST in Auftrag gegebene Forschungsarbeit in Kürze zeigen (SPIECKERMANN und SCHUBERT: in Druck).

VORMWEG (1989) erhielt im Zeitraum von 1984 bis 1987 folgende Ergebnisse in der Stadt Hamburg: Während ausländische Kinder (0 - 14 Jahre)

in Hamburg in der Regel nicht stärker gefährdet waren als deutsche, bildete die Gruppe der Vorschulkinder eine Ausnahme. Die türkischen Kinder im Vorschulalter verunglückten doppelt so häufig (420 Kinder pro 100.000 der jeweiligen Alters- und Nationalitätengruppe) wie die deutsche Vergleichsgruppe (210 Kinder pro 100.000 der jeweiligen Alters- und Nationalitätengruppe). Die Gruppe der sonstigen ausländischen Kinder blieb in allen Altersgruppen deutlich unter den Unfallzahlen der deutschen und türkischen Kinder (VORMWEG, 1989).

Der Grund für die relative hohe Fußgängerunfallquote bei ausländischen Kindern wurde auf das Fehlen eines Fahrrads, aufgrund beschränkter finanzieller Mittel, zurückgeführt. Neuere Studien haben jedoch bewiesen, daß sich inzwischen der Besitz von Fahrrädern der ausländischen Bevölkerung an den der deutschen in der betrachteten Altersgruppe angeglichen hat. Erst im höheren Alter besitzen die Deutschen wieder häufiger Räder als die Ausländer (HAUTZINGER u. a., 1996).

Nach Daten des statistischen Bundesamtes verunglückten im Jahre 1987 beinahe viermal soviel türkische Kinder (404) wie deutsche (103) pro 100.000 Kinder zwischen 0 und 6 Jahren als Fußgänger. Kinder aus Jugoslawien (174), Italien (124), Griechenland (236), Spanien / Portugal (122) und den Vereinigten Staaten (117) wiesen ebenfalls höhere Unfallzahlen als deutsche Kinder auf. Als Fahrradfahrer verunglückten in dieser Kategorie mehr deutsche Kinder (32) als ausländische (4 - 23) pro 100.000 Kinder je Nationalität.

Bei Kindern zwischen 6 und 10 Jahren wiesen türkische (526), jugoslawische (264) und griechische (274) Kinder höhere Unfallzahlen als Fuß-

gänger auf als deutsche Kinder (239) (bezogen auf 100.000 Kinder der entsprechenden Altersgruppe und Nationalität). Die Radfahrunfälle waren am häufigsten bei deutschen Kindern (182). Es folgten die türkischen (178) und griechischen (165) Kinder.

Bei den Kindern zwischen 10 und 15 Jahren war mit 167 verunglückten Fußgängern pro 100.000 Kinder der entsprechenden Altersgruppe und Nationalität nur bei den türkischen Kindern ein höherer Wert als bei den deutschen Kindern (111) zu beobachten. Die Radfahrunfälle waren bei deutschen Kindern am häufigsten (317), es folgten die türkischen Kinder (264) und die Kinder aus den Vereinigten Staaten (198).

Die Unfalluntersuchung aus der Stadt Dortmund (KENNEWEG, 1996) zeigte, daß im stark unfallbelasteten Stadtteil Innenstadt Nord deutsche Kinder stärker gefährdet waren als ihre türkischen Altersgenossen. Dieses Ergebnis spricht dafür, daß das soziale und ökologische Umfeld eine größere Bedeutung als die kulturelle Herkunft haben.

Die im Bereich der Verkehrsunfallforschung ermittelten Ergebnisse lassen sich auch auf die Unfallbelastung in anderen Bereichen übertragen. Kinder aus sozio-kulturellen Randgruppen weisen hier ebenfalls ein erhöhtes Unfallrisiko auf. HUBACHER (1994) ermittelte z.B. in einer auf seiner Unfallpopulation (n = 6.885) basierenden Hochrechnung für die ganze Schweiz einen Ausländeranteil von 20,8%, während der Anteil der in der Schweiz lebenden Ausländer unter 17 Jahren 18,7% betrug (HUBACHER, 1994).

4.4 Unfallprävention bei Kindern

Der gesamte Komplex der Unfallverhütung wird traditionellerweise in drei Bereiche gegliedert: Technische Maßnahmen und Normierung, legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug, Kommunikation und erzieherische Maßnahmen (KISSER, 1995).

4.4.1 Technische Maßnahmen und Normierung

Die Unfallforschung zeigt immer wieder, daß die meisten Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. So läßt z. B. eine Mutter ihr Kind kurz alleine im Garten, um einen Telefonanruf zu beantworten, und in der Zwischenzeit fällt das Kind in den Gartenteich. Oder ein Autofahrer telefoniert beim Fahren und achtet beim Abbiegen nicht auf ein geradeaus radfahrendes Kind. Wie diese Beispiele deutlich zeigen, ist der Faktor "Mensch" 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 Maßnahmen - zumindest teilweise - erreicht werden. So kann ein Zaun um einen Gartenteich das Ertrinken eines Kindes verhindern und eine Radweg-Ampel kann den Radfahrern eine eigene Grünphase bieten verbunden mit einem gewissen Schutz vor abbiegenden Autofahrern.

Technische Maßnahmen haben in der Regel eine hohe und dauerhafte Wirksamkeit auf die Erhöhung der Kindersicherheit (HUGI, 1994, SCHUSTER, 1995). So ist eine Aufpflasterung auf der Fahrbahn eine wirksame "Dauerbremse" für den Autoverkehr, eine Gehwegnahe verbessert

dauerhaft den Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Kindern, eine kindgerechte Rutsche verhindert langfristig schwere Stürze und ein Herdschutzgitter schützt dauerhaft vor Verbrühungen am Herd. Kinderrückhaltesysteme im Pkw und Fahrrad- und Reithelme können die Kinder - zumindest teilweise - vor schweren Verletzungen schützen (BENZ u. a., 1997, CZERNAKOWSKI, 1997, FELDMANN, 1997, LANGWIEDER u. a., 1997, PFAFFEROTT und HAAS, 1997). Eine wichtige Voraussetzung für die dauerhafte Wirksamkeit von solchen technischen Maßnahmen ist allerdings ihre einwandfreie Funktionstüchtigkeit. Deshalb müssen sie - falls ein Verschleiß möglich ist - regelmäßig überprüft und gewartet werden. Kontrolle und Überwachung sind deshalb wichtige Aspekte der Kindersicherheitsarbeit.

4.4.2 Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug

Gesetzgebung und Rechtsprechung können einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern leisten. So war z. B. die Einführung der Sicherungspflicht für Kinder im Pkw ein deutlicher Beitrag zur Verbesserung der Kindersicherheit (MARBURGER, 1995). Und so könnte z. B. ein Gehfrei - Verkaufsverbot - wie es in einigen unserer Nachbarländer existiert - viele schwere Kinderunfälle verhindern (BIER, 1997, SCHRIEVER, 1997). Auch eine Erhöhung der zivilrechtlichen Haftungsgrenze von derzeit 7 Jahren auf mindestens 10 Jahre könnte einen Beitrag zur Unfallprävention bei Kindern leisten (LIMBOURG, 1995, REMUND, 1995 und 1997, ROGMANS, 1997, SCHEFFEN, 1997).

Nicht nur die Gesetzgebung sondern auch die Rechtsprechung könnte ihren Spielraum nutzen, um Kinder stärker zu schützen. Gerichtsurteile sind

in Deutschland häufig wenig "kinderfreundlich" und das wirkt sich negativ auf die Sicherheit aus. So haben z. B. die letzten Tempo 30 - Urteile die Kindersicherheit deutlich verschlechtert. Da jetzt bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h ein Fahrverbot nicht mehr automatisch verhängt werden kann, werden die Autofahrer sich weniger an solche Begrenzungen halten.

Regeln und Vorschriften, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Kindern haben, müssen durch eine gezielte Überwachung durchgesetzt werden (ROGMANS, 1997). Zur Erhöhung der Kindersicherheit ist die Kontrolle in folgenden Bereichen von großer Bedeutung:

Straßenverkehr

Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30, Tempo 50, Verkehrsberuhigung) durch den motorisierten Verkehr, des Halte- und Parkverhaltens des Autoverkehrs (Gehweg- und Radwegparken, Halteverbote an Fußgängerüberwegen, Kreuzungen, vor Schulen und Kindergärten usw.), der Benutzung von Kinderrückhaltesystemen im Fahrzeug und der Fahrtüchtigkeit von Fahrrädern.

Schule und Kindergarten

Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen auf dem Schulhof, im Klassenzimmer, in der Sporthalle, im Experimentierlabor usw.

Spielplätze

Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsnormen bei der Planung und der Gestaltung des Spielplatzes. Regelmäßige

Überprüfung der Spielgeräte (SCHÖNI, 1995 und 1997).

Produktsicherheit

Regelmäßige Kontrolle von Spielsachen, Fahrzeugen, Geräten, Hochbetten, Hochstühlen, usw. hinsichtlich Kindersicherheit (SCHUSTER, 1995, ROGMANS, 1997).

4.4.3 Kommunikation und erzieherische Maßnahmen

Durch Technik, Regelung, Überwachung und Rechtsprechung lassen sich viele, aber nicht alle Risiken und Gefahren für Kinder ausschalten. Deshalb sollten Kinder und ihre Bezugspersonen über die Unfallgefahren aufgeklärt werden, und sollten außerdem unfallvorbeugende und sicherheitsorientierte Verhaltensweisen erlernen (KISSER, 1995, MICHALIK, 1995 und 1997, BERG, 1997, NEUMANN - OPITZ, 1997).

Es gibt jedoch eine große Diskrepanz zwischen der elterlichen Angst, daß ihren Kindern etwas zustoßen könnte und dem geringen aktiven Bestreben, Unfällen vorzubeugen. Gerade die Eltern, deren Kinder häufiger verunglücken, sind für unfallpräventive Informationen wenig offen oder es existieren soziale oder kulturelle Barrieren. Zu diesen Gruppen zählen unter anderem Ausländer, Alleinerziehende und sozial schwache Gruppen wie z.B. Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger (BIJUR u.a., 1986, CHRISTOFFEL u.a., 1986, PLESS u.a., 1987, VORMWEG, 1989, HILLMAN u.a., 1990, MALEK u.a., 1990, BAGLEY, 1992).

Die eine Erklärung für diese Tatsache ist sicherlich das Unwissen um diejenigen Dinge, wodurch die Unversehrtheit ihrer Kinder gefährdet wird oder

was gegen bestimmte Gefahren zu tun ist. Die andere ist, daß es der Sicht gesunder Menschen oder Eltern gesunder Kinder wichtigere Dinge gibt, als nur der Erhalt der Gesundheit. Manchmal werden sogar Risikobereitschaft und Mut bei Kindern gefördert um sie "auf das spätere Leben vorzubereiten". Erst wenn eine akute Gefahr, eine Krankheit oder ein Unfall das Kind aber auch den Erwachsenen betreffen, machen sich die betroffenen Erwachsenen Gedanken um Unfallverhütung. Aufgabe der Pädagogik ist es hier, das Interesse zur Unfallvermeidung schon vor dem Unfall zu wecken und die - eher selten - bereits bestehenden Fragen zur Unfallprävention zu beantworten (KISSER, 1995).

Zu den pädagogisch, kommunikativen Aufgaben zählen (KISSER, 1995):

- Schaffung von Betroffenheit, Wecken von Aufmerksamkeit und Information über das Problem
- Information über die Art der Gefahr und die Wirkungsweise der Abwehrmaßnahmen
- Hilfestellung bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen
- Abbau sozialer Barrieren, Aufbau eines positiven Images der Maßnahmen
- Einfache und klare Handlungsanleitungen und Setzen von Handlungsaufforderungen
- Information über günstige Produkte, Bezugsquellen und sonstige Unterstützungen
- Vermittlung eines möglichst hohen Nutzens der Maßnahmen durch Vermittlung geeigneter zusätzlicher Belohnungen (z.B. Imagegewinn, Selbstwertgefühl, soziale Anerkennung).

Die meisten dieser Ziele können durch intensive und kompetente Information, Werbung und Bera-

tung erreicht werden. Kompetenz ist ein wichtiger Bestandteil des pädagogischen Aufklärungsansatzes, da mangelndes Wissen über lerntheoretische Grundlagen ganze Kampagnen zum Scheitern verurteilen kann. Als mögliche Fehler wären zu nennen (KISSER, 1995):

- Belehrung

Hinweise auf falsches oder gefährliches Verhalten können negative Gefühle, Schuldgefühle, auslösen. Diese führen zu einer Ablehnungs- oder Abwehrreaktion. Die zweite Komponente dieser Aufklärungsart ist das Auftreten des Fachmanns als "Lehrmeister", der sich durch sein Fachwissen in einer hierarchisch höheren Position als der zu "Belehrende" befindet. Dies löst ebenfalls negative Gefühle aus, die die Vermittlung des Wissens verhindern.

- Furcht

Abscheu, Ekel oder Furcht werden durch z.B. die Darstellung von blutüberströmten Kindern ausgelöst, sie verursachen wiederum eine Fluchtreaktion bei dem damit konfrontierten Menschen. Der Vermittler dieser Inhalte wird als negativ empfunden, die Empfänger verschließt sich der Information.

- Gesetze als primäre Lösung

Durch Angst vor Kontrollen und Bestrafungen werden nicht die Gewinn- sondern die Verlustwartungen des einzelnen Menschen gefördert. Erst wenn ein Drittel der Bevölkerung freiwillig ein bestimmtes Verhalten zeigt und ein weiteres Drittel dieses Verhalten für grundsätzlich richtig hält, können gesetzliche Maßnahmen greifen und werden von der Bevölkerung akzeptiert. Trotzdem müssen die von der Bevölkerung ungeliebte Überwachung und Strafandrohung diese Gesetze unterstützen. Der pädagogisch-kommunikative Ansatz kann den

Weg für die Einführung neuer Gesetze ebnen, indem er ein Bewußtsein für das Problem in der Bevölkerung schafft. Nach KISSER (1995) wird eine gesetzliche Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit vor Unfällen erst dann akzeptiert, wenn mehr als 2/3 der Bevölkerung ihr zustimmen.

- Betonung falschen Verhaltens

Wird bei der Sicherheitsarbeit das falsche Verhalten gezeigt und in Frage gestellt, gerät es stärker in den Vordergrund als das richtige Verhalten. Es ist jedoch schwierig, für richtiges, "normales" Verhalten zu werben. Die beste Methode ist hier die Arbeit mit Vorbildern und Idolen.

- Vernachlässigung des Adressaten

Durch fehlende Abstimmung des Informations-transfers auf den Adressaten kann eine Überforderung oder ein "am Menschen vorbei reden" auftreten. Sicherheitsmaßnahmen, die zu teuer, zu zeitintensiv oder zu kompliziert für die jeweiligen Adressaten sind, werden als "abgehoben" abgestempelt und nicht in die Realität umgesetzt. Maßnahmen müssen so angeboten werden, daß sie leicht übernommen werden können. Bereits bestehende Motive müssen aufgegriffen und integriert werden.

Nicht Statistiken, sondern persönliche Betroffenheit sprechen den Adressaten an, dabei dürfen diese nicht das Gefühl haben, belehrt zu werden. Aufmerksamkeit wird ebenfalls durch eine positive, sympathische Slogan- und Bilderwahl erreicht, hierbei müssen Angstappelle verhindert werden. Die Betonung soll auf der richtigen Verhaltensweise liegen, die Informationen sollen knapp, einsichtig und auf die Adressaten abgestimmt sein. Die Ziele müssen klar und realisierbar formuliert werden, wobei bereits vorhandene Motive zur Erreichung dieser Ziele genutzt werden sollen. Weiter-

hin ist es wichtig, kurzfristige Erfolge in Aussicht zu stellen und die Emotionen der Adressaten anzusprechen. Dies unterstützt den Anreiz zur Verhaltensänderung.

Widerstände gegen die Unfallverhütung

In vielfältiger Art und Weise, z.B. in den Medien, wird Kindern vermittelt, daß Mut, Tollkühnheit und Härte die zum Erreichen bestimmter Ziele adäquaten Mittel sind. Geringe Ängstlichkeit ist zwar ein zum Teil erstrebenswertes Erziehungsziel, die Grenzen zur Tollkühnheit und zur Geringschätzung der eigenen Gesundheit sind aber speziell bei Kindern keineswegs immer klar. Besonders in der Werbung wird ein riskantes Verhalten, das Bewunderung auslöst, in Verbindung mit Idolen zur Steigerung des Verkaufspotentials genutzt. Besonders die großen Wirtschaftszweige wie Tabak-, Alkohol-, Automobil- und Sportartikelindustrie arbeiten in der Werbung mit positiven Verbraucherbildern, die dynamisch, sportlich und aktiv wirken. Sie vermitteln also ein positives Image von Menschen, die durchaus auch mal entgegen aller Normen unkonventionell handeln. Die Werbung für Sicherheit und Sicherheitsmaßnahmen muß sich diesem Markt anpassen, wobei sie eine Gradwanderung zwischen verunsichernder, Unfall fördernder Ängstlichkeit (KUNZ, 1990) und tollkühner Unbedachtheit bestreiten muß (KISSER, 1995).

4.4.4 Programme zur Erhöhung der Kindersicherheit

Eine ausführliche Beschreibung von Programmen zu Erhöhung der Kindersicherheit ist für Deutschland in der umfassenden Bestandsaufnahme der BUNDESVEREINIGUNG FÜR GESUNDHEIT (1997) zu finden. Die Übersicht beschreibt die Aktionen und Maßnahmen zur Prävention von

Kinderunfällen in Heim und Freizeit. Eine internationale Übersicht über wirksame Programme zur Unfallprävention im Kindesalter ist bei ROGMANS und HAYES (1992) und bei PURTSCHER (1995) zu finden. Mit der Prävention von kindlichen Verkehrsunfällen befassen sich die Arbeiten von LIMBOURG (1995, 1997) und von BOURAUDEL (1996) und zum Thema "Unfallverhütung beim Sport" können die Arbeiten von MARAGAKIS und WILLITAL (1992), HENKE (1997) und HÜBNER (1997) konsultiert werden.

Die folgende Übersicht stellt einige der wichtigsten und umfassendsten Programme zur Kinderunfallprävention in Deutschland und im Ausland vor.

Vereinigte Staaten: The National Safe Kids Campaign

Das "Safe Kids" - Programm wurde 1987 in Washington am Children's National Medical Center von Prof. Martin Eichelberger und Herta Feely gegründet (FEELY, 1995). Die Philosophie der Campaign besteht darin, durch regional arbeitende "Local Coalitions" (170 Gruppierungen auf Gemeindeebene in 46 Bundesstaaten) Maßnahmen zur Kinderunfallprävention vor Ort umzusetzen. Koordiniert werden diese Maßnahmen von einem Safe Kids-Sekretariat in Washington. Dort werden Präventionsprogramme und Informationsmaterialien in Kooperation mit Partnern für die "Local Coalitions" konzipiert und die Medienarbeit organisiert. Je nach Bedarf entwickeln die regionalen Verbände darüber hinaus eigene, den regionalen Begebenheiten entsprechende, Maßnahmen zur Unfallverhütung. Die Kampagne zielt auf die Senkung von Verkehrsunfällen, Verbrennungen, Ertrinkungsunfällen, Vergiftungen, Erstickungen und Stürzen ab.

In den letzten Jahren wurden folgende Kampagnen entwickelt:

- Fahrradsicherheit- und Helmkampagne
- Kampagne zur Vermeidung von Verbrühungen
- Rauchdetektor-Kampagne
- Kampagne für Kinder als Mitfahrer im Auto

Jede Kampagne beinhaltet sowohl Erziehungs- und Aufklärungsmaßnahmen als auch technische und politische Maßnahmen. Von zentraler Bedeutung ist die Suche nach Koalitionspartnern bei der Durchführung der Kampagne ("coalition building"). Zu jeder Kampagne werden Medien und Materialien (Filme, Poster, Broschüren usw.) gezielt entwickelt und eingesetzt. Hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung wird durch die Unterstützung von Schlüsselpersonen aus der Politik, Medizin und den Medien erreicht. Die bislang vorliegenden Evaluationsuntersuchungen zeigen, daß das "Safe Kids" - Programm recht erfolgreich ist. Die Zahl der tödlichen Unfälle konnte seit dem Start um 26% reduziert werden. Sowohl in Deutschland als auch in Österreich gibt es erste Ansätze zur Übernahme des Programms. Folgende Vorschläge liegen für Deutschland bereits vor:

- Programmschwerpunkte / Arbeitsgruppen
Förderung der frühkindlichen Bewegungskoordination, Aufbau regionaler Strukturen zur Unfallprävention und Verbesserung der statistischen Erfassung von Kinderunfällen in Deutschland.

- Prävention von Kinderunfällen auch in der Schule

Die Schule ist der einzige Ort, bei dem 100% aller Kinder ab 6 Jahren von Präventionsmaßnahmen erreicht werden können. Kinder im Alter von 9 und

11 Jahren besitzen unter Gleichaltrigen eine hohe Glaubwürdigkeit und Akzeptanz und wirken als Multiplikatoren. Die Methode der "Peer Education sollte" einbezogen werden.

- Mögliche Partner für den Aufbau regionaler und lokaler Bündnisse in Deutschland:

Kinderkliniken, Verbände und Vereine des DTB, Kinder- und Jugendgesundheitsdienste der Gesundheitsämter, Multiplikatoren des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

- Erstellung einer Datenbank (Internet)
1. Zu Produkten, die neu auf den Markt kommen
 - insbesondere aus dem Lebensumfeld des Kindes - sollte eine Stellungnahme angefertigt werden, ob dieses Produkt auch "kindersicher" im Sinne von "sicher bei nicht sachgemäßem, aber kindgemäßem" Gebrauch ist.
 2. Über Unfallhergänge sollte berichtet werden (Kinderärzte, Notfallambulanzen, Kinderkliniken), um wichtige Hinweise auf Unfallursachen zu erhalten, die dann in Präventionsprogrammen entsprechend berücksichtigt werden können (SWEARINGEN, 1998).

Österreich: Das Programm "Sicher Leben für Kinder" und das Programm "Sicher groß werden"

Aufgaben des Institutes "Sicher Leben" sind die Erforschung und Verhütung von Unfällen zu Hause, in der Freizeit und beim Sport (KISSER und GRUBER, 1995).

Für die Unfallprävention wurden drei Zielgruppen bestimmt: 0- bis 6jährige, 6- bis 10jährige und 10- bis 15jährige Kinder. Für jede einzelne Altersgruppe wurden Broschüren, Folder, Poster, Illustrierte,

Elternbriefe, Ausstellungswände, Schaukästen, Fernsehserien, Kurse, Unterrichtsmaterialien, Trainingsprogramme, Aktionen usw. entwickelt. Nach einer lokal begrenzten Erprobung werden die Programme in ganz Österreich eingesetzt.

Das Institut "Sicher Leben" kooperiert im Rahmen der Unfallverhütung mit einer Reihe von anderen Präventionsinstitutionen. So werden die Verkehrsunfälle im Kindesalter durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit bearbeitet und das Österreichische Komitee für Unfallverhütung führt Programme zur Erhöhung der Sicherheit in der Schule durch (SPITZER u.a., 1995).

Das Programm "Sicher groß werden" wurde von einer Kooperation, die aus dem Institut "Sicher Leben", dem Verein für Konsumenteninformation (Österreich), der Stiftung Warentest (Deutschland) und dem österreichischen Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie besteht, ins Leben gerufen. Die Entwicklung des Programms basiert auf den Daten, die in der Studie "Home, Leisure and Sporting Accidents Involving Children" im Jahre 1991 erhoben wurden und auf den Daten des European Home and Leisure Accident Surveillance System (EHLASS). Ziel des Programms ist es, Eltern über häufige Unfallursachen im Haushalt aufzuklären und ihnen geeignete Unfallpräventionsmaßnahmen an die Hand zu geben. So soll die Sicherheit der Kinder erhöht und die Unfallhäufigkeit reduziert werden. Folgende Medien wurden entwickelt:

- Das dreidimensionale Puppenhaus "Das kindersichere Haus" enthält alle für die Sicherheit des Kindes relevanten technischen Produkte (Ofenschutz, Feuerdetektoren, Fensterschlösser etc.).

- Die Broschüre "Sicher groß werden" erläutert alle im Modellhaus sichtbaren technischen Produkte näher.
- Das "Giraffen-Poster" ist eine Meßlatte für die Körpergröße des Kindes. Neben den verschiedenen Größenangaben sind besondere Risiken im Haushalt, die sich ab einer bestimmten Körpergröße ergeben, beschrieben.
- Konsument- und Test-Special sind Sonderausgaben der gleichnamigen Zeitschriften und enthalten eine genaue Beschreibung zur Sicherung des Hauses.
- Die "Riesen-Küche" stellt das überdimensional große, begehbare Abbild einer eingerichteten Küche dar. Erwachsene können hier die Küchenumwelt aus der Perspektive eines kleinen Kindes wahrnehmen.
- Neben diesen verschiedenen Medien und Materialien wurde ein Seminar konzipiert, das in Elternberatungsstellen und Geburtskliniken angeboten werden soll. Gleichzeitig wurde ein Trainingsprogramm für Seminarleiter entwickelt, in dem unter anderem auch Materialien wie Overheadfolien, Anweisungen für Gruppenarbeiten und Hintergrundinformationen weitergegeben werden sollen. Ein Pilotprojekt dieses Seminarkonzepts wurde bereits in Wien durchgeführt und soll nun auf nationaler Ebene etabliert werden.

Die anderen Medien wurden bereits in verschiedenen Regionen Österreichs verteilt. Im einzelnen waren dies: Wien, Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg. Es zeigte sich, daß die jeweiligen Kliniken und Beratungsstellen je nach Bedarf Teile des Programmpakets auswählten.

Langfristige Ziele des Programms sind die Festigung der Zusammenarbeit zwischen dem Institut

“Sicher Leben” und den Geburtskliniken und Beratungsstellen und die Integration in andere Bereiche, z.B. in die Kinderchirurgie (GRUBER, 1997).

Großbritannien: Child Accident Prevention Trust (CAPT)

Diese Kinderunfallpräventions-Institution aus London entwickelt Informations- und Trainingsmaterial für Schulungen von Mitarbeitern in Mütterberatungsstellen, Sozialarbeitern und von sog. “Health visitors” (ROGMANS und HAYES, 1992). In Kooperation mit der European Consumer Safety Association wurde 1993 ein Leitfaden zur Planung von Kindersicherheitsaktivitäten herausgegeben (LAIDMAN, 1993), der von der Bundesvereinigung für Gesundheit in die deutsche Sprache übersetzt wurde. In Zusammenarbeit mit der BBC werden Radio- und Fernsehspots mit Sicherheitstips zur Prävention von Unfällen im Haushalt unter dem Titel “Play it safe” entwickelt (ROGMAN und HAYES, 1992, PURTSCHER, 1995). Die bislang vorliegenden Evaluationsuntersuchungen belegen die Effektivität der Maßnahmen.

Schweden: Child Environment Council

Im Jahr 1954 wurde in Schweden das “Joint Committee for the Prevention of Accidents in Childhood” von den Kinderärzten Prof. Ragnar Berfenstam und Ulla Bonde und dem Kinderchirurgen Prof. Theodor Ehrenpreis gegründet (BERGMAN und RIVARA, 1991, PURTSCHER, 1995, MJÖNES, 1997). Aus dieser anfangs ehrenamtlich arbeitenden Gruppe wurde 1980 eine staatliche Institution mit dem Namen “Child Environment Council”. Dort wurde eine umfassende Kinderunfallpräventionsarbeit geleistet, die bislang weltweit am erfolgreichsten war und deshalb auch

Vorbild - Charakter hat. Es ertrinken in Schweden trotz vieler Gewässer weniger Kinder als in Deutschland, und auch im Straßenverkehr ist die Kinderunfallrate wesentlich geringer als bei uns.

Der schwedische Ansatz besteht aus vier Präventionssäulen:

1. Kindgerechte Gestaltung der Umwelt
2. Sicherheitsorientierte Beaufsichtigung von Kindern in der Familie, im Kindergarten, in der Schule, im Sportverein usw.
3. Erziehung von Kindern und Aufklärung von Eltern
4. Risikogruppenbezogene Präventionsarbeit (z.B. hyperaktive oder unkonzentrierte Kinder)

Ein weiterer sehr erfolgreicher schwedischer Ansatz ist das “Safe Community Programme” (SCHELP, 1987). Dabei geht es um eine intensive Kindersicherheitsarbeit auf Gemeindeebene, bei der alle Institutionen und Gruppen in den Städten und Gemeinden versuchen, die Kinderunfallzahlen deutlich zu reduzieren.

Schweiz: Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung und ihre Sicherheitsdelegierten - Organisation

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung entwickelt seit vielen Jahren Ansätze und Programme zur Erhöhung der Kindersicherheit. Der wichtigste Bestandteil ist dabei die Schweizer Sicherheitsdelegierten - Organisation (BERNASCONI, 1997). Die Sicherheitsdelegierten tragen alle Maßnahmen und Programme der Bfu in die Städte und Gemeinden und kümmern sich vor Ort um die Sicherheit der Kinder. Die Programme sind sehr vielfältig und decken alle kindliche Unfallbereiche ab (“Bfu-Kinderpost”, “Keines zu klein

sicher zu sein", ZIMMERMANN, 1995, "Spielplatzsicherheit", SCHÖNI, 1997, "Sicherheit durch Technik", HUGI, 1995).

Deutschland: Das Aktionsprogramm "Prävention von Kinderunfällen"

Das Aktionsprogramm "Prävention von Kinderunfällen" ist eine neue Konzeption des Deutschen Grünen Kreuzes in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für Kinderheilkunde und Jugendmedizin, mit dem Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde und Jugendmedizin Deutschlands und mit der Akademie für Kinderheilkunde und Jugendmedizin (1997). Mit diesem Programm sollen konkrete Unfallpräventionsziele bis zum Jahr 2002 umgesetzt werden (DEUTSCHES GRÜNES KREUZ, 1997).

- Prävention von häuslichen Unfällen im Kleinkindalter.

Verringerung der Hauptunfallgefahren: Stürze, Brände, Verbrühungen, Verbrennungen und Vergiftungen.

Ziel 1: Alle Produkte für Kinder müssen auf ihre Sicherheit hin geprüft werden.

Ziel 2: Bis zum Jahr 2002 Verringerung der Sturzverletzungen bei Kleinkindern um ein Viertel.

- Prävention von tödlichen Badeunfällen.

Ziel 3: Schwimmunterricht soll allen Kindern bis zum Vorschulalter angeboten werden.

Ziel 4: Die Teilnahme am Schwimmunterricht muß bereits in der ersten Grundschulklasse verpflichtend sein.

- Prävention von Fahrradunfällen im Schulalter: Verringerung der Verletzungsfolgen durch das Tragen von Fahrradhelmen.

Ziel 5: Bis zum Jahr 2002 wird die Verringerung von Schädel - Hirnverletzungen durch Fahrradunfälle um mindestens die Hälfte angestrebt.

- Prävention der Unfälle von in Pkw mitfahrenden Kindern: Konsequentes Sichern von Kindern durch geeignete Rückhaltesysteme.

Ziel 6: Bis zum Jahr 2002 Verringerung der schweren Verletzungen von mitfahrenden Kindern um mindestens ein Fünftel.

Ziel 7: Sicherung aller Kinder im Pkw bis zum 12. Lebensjahr mittels Kindersitz.

- Prävention von Spiel- und Sportunfällen in der Freizeit.

Ziel 8: Verringerung der Spiel- und Sportunfälle in der Freizeit um mindestens ein Fünftel.

Zur Erreichung dieser Ziele werden viele sehr unterschiedliche Ansätze vorgeschlagen, die von eher grundsätzlichen Maßnahmen (z.B. der Gründung eines Instituts zur Unfallforschung und -verhütung) bis hin zu sehr gezielten praktischen Maßnahmen reichen. Es bleibt abzuwarten, ob die geplanten Maßnahmen tatsächlich umgesetzt und die gesteckten Ziele mit ihnen erreicht werden können.

Niederlande: Consumer Safety Institute (ECOSA)

Das ECOSA in Amsterdam befaßt sich in Bezug auf die Kindersicherheit schwerpunktmäßig mit der Produktsicherheit, es werden aber auch noch viele andere, sehr vielfältige Programme zur Unfallprävention im Kindesalter durchgeführt (ROGMANS und HAYES, 1992, MEYER, 1995, ROGMANS, 1997). Das ECOSA hat auch einen umfangreichen Leitfadens zur Planung und Organisation von Aktivi-

täten zur Erhöhung der Kindersicherheit in Zusammenarbeit mit dem Child Accident Prevention Trust in London herausgegeben (LAIDMAN, 1993). Dieser Leitfaden ist inzwischen auch als deutsche Übersetzung bei der Bundesvereinigung für Gesundheit zu erhalten.

Safe Community Programme in Dänemark

Die Dänen haben im Jahr 1989 den schwedischen Ansatz der "Safe Community Programme" übernommen und in 5 Gemeinden mit Erfolg erprobt (FRIMODT-MÖLLER, 1992). Bei diesen Programmen wird auf Gemeindeebene eine Art "Konzertierte Aktion" gegen Kinderunfälle aufgebaut. Alle Institutionen vor Ort arbeiten zusammen, um die Unfallzahlen zu senken (Stadtverwaltung, Krankenhäuser, Ärzte, Polizei, Schulen, Kindergärten usw.).

4.5 Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"

4.5.1 Verkehrsunfälle

Die Unfallzahlen von Kindern unter 15 Jahren nahmen von 1992 bis 1996 stetig ab. 1997 zeigen sie jedoch wieder einen Anstieg, was die Notwendigkeit der Sicherheitsarbeit des Programms "Kind und Verkehr" verdeutlicht. Außerdem zeigt sich im europäischen Vergleich, daß andere Länder geringere Kinderunfallzahlen als Deutschland aufweisen - sowohl bei der Gesamtzahl der Kinderverkehrsunfälle als auch bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren. Das von anderen europäischen Ländern erreichte Niveau muß auch für Deutschland als Zielvorgabe in Betracht gezogen werden.

In Bezug auf die Unfallquoten für die einzelnen Verkehrsarten haben in den letzten 30 Jahren Verschiebungen stattgefunden. Nicht mehr die Fußgängerunfälle, sondern die Fahrradunfälle und die Unfälle von Kindern als Mitfahrer im Pkw stehen inzwischen an der Spitze des kindlichen Verkehrsunfallgeschehens. Aus diesem Grund müssen die Themen "Kinder als Radfahrer" und "Kinder als Mitfahrer" mehr Gewicht im Gesamtprogramm erhalten.

Da die Fahrradunfälle auch ältere Kinder (10 bis 14 Jahre) noch stark betreffen, sollte eine Erweiterung des Altersspektrums für das Programm "Kind und Verkehr" auf die gesamte Kindheit erwogen werden. Dafür spricht auch die Entwicklung der Kindergarten- und Schulwegunfälle. Fahrradunfälle weisen hier die höchsten Unfallraten auf. Die Zusammenarbeit mit der Institution "Schule" ist äußerst wichtig und eine Kooperation mit außerschulischen Partnern aus dem Bereich der Gesundheitsvorsorge und Unfallprävention erhöht die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr (Kinderärzte, Gesundheitsämter, Grünes Kreuz usw.).

Aufgrund der Fahrradverfügungs- und der Unfallrate der radfahrenden türkischen Kinder muß die Radfahrproblematik in den Programmteil "Für türkische Eltern" integriert werden. Dieser Programmteil behandelt bisher nur das Thema "Kinder als Fußgänger".

Die mit zunehmendem Alter steigende Zahl von Unfällen im Schulbus zeigt, daß der öffentliche Verkehr in das Programm aufgenommen werden sollte. Eine Kooperation mit den bereits bestehen ÖV-Programmen der Verkehrsbetriebe für Kindergärten und Schulen wäre dabei sinnvoll.

Damit Kindergartenkinder wieder häufiger zu Fuß gehen und dadurch auch wieder die Möglichkeit zum Erlernen von verkehrsgerechten Verhaltensweisen erhalten, sollten auch Kindergartenwege nach dem Beispiel der Schulwege durch die Gemeinde "gesichert" werden. Diese Aspekte könnten in einen Baustein "kindorientierte Verkehrsraumgestaltung" integriert werden.

Zum Thema "Kindergartenwege" gehören auch die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Kindergarten, die Erstellung von Kindergartenwegeplänen und das Verkehrstraining auf diesen Wegen - auch dann, wenn die Kinder noch von Erwachsenen auf dem Weg zum Kindergarten begleitet werden.

Neben den beschriebenen "klassischen" Unfallrisiken im Straßenverkehr birgt der heutige Verkehr durch sein enormes Aufkommen weitere Risiken für Kinder. Einerseits entstehen durch den Rückzug aus dem Straßenverkehr Defizite in der Entwicklung der sozialen und motorischen Kompetenzen, andererseits wird ihre Gesundheit durch die im Straßenverkehr entstehenden Schadstoffe gefährdet. Das Programm sollte diese unterschiedlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit und auf die Entwicklung der Kinder aufgreifen und bei den Eltern ein Bewußtsein für eine umweltverträgliche Mobilität im Vorschulalter aufbauen. Gleichzeitig sollte bei den Eltern eine Motivation zur Veränderung der Verkehrsverhältnisse in ihren Wohn- und Kindergartenumfeld erzeugt werden und sie sollte durch das Programm KuV bei der Umsetzung unterstützt werden.

Unfälle sind abhängig vom familiären, sozialen und kulturellen Hintergrund der Kinder. Deshalb muß das Programm flexibler gestaltet werden und die Moderatoren müssen in die Lage versetzt wer-

den, mit vielen verschiedenen Bausteinen zu operieren (Bausteine für Aussiedler, für türkische Kinder, für verkehrsberuhigte oder verkehrsreiche Wohngebiete, für fahrradfreundliche Wohnorte etc.). Aus diesem Grund muß das Programm neben den Bausteinen für die Eltern auch noch Bausteine für Moderatoren enthalten. Je nach Problemlage müssen die Schwerpunkte für die Elternveranstaltungen den Bedürfnissen der Eltern angepasst werden können.

4.5.2 Unfälle in Haushalt, Freizeit und Sport

Die Übersicht über die Unfallforschung im Kindesalter zeigt deutlich, daß es neben den Gefahren im Straßenverkehr viele andere Unfallrisiken für Kinder gibt. Sie verunglücken teilweise noch häufiger als auf der Straße in anderen Lebensbereichen (Haus, Garten, Spielplatz, Sportstätten, Kindergarten, Schule). Die Verkehrsunfälle stellen nur einen Teil - wenn auch einen sehr gefährlichen - aus dem gesamten Kinderunfallgeschehen im Vorschulalter dar.

Außerdem zeigt die unfallanalytische Forschung sehr deutlich, daß die Unfälle in unterschiedlichen Lebensbereichen häufig ähnliche Ursachen und Entstehungsbedingungen aufweisen. Die risikobegünstigenden Variablen bei Kindern und Eltern (Alter, Geschlecht, familiäre Situation, Wohnumfeld, soziales Umfeld, Persönlichkeit usw.) weisen bei allen Unfallarten viele Ähnlichkeiten auf.

Betrachtet man die weltweit erfolgreichsten Unfallpräventionsansätze im Kindesalter, zeigt sich deutlich, daß die unfallartübergreifenden Ansätze effektiver sind, weil sie mehr Gruppen aus der Gesellschaft mobilisieren und an der Unfallprävention beteiligen. Außerdem entsteht bei

den Familien schon früh ein Bewußtsein für Sicherheit und Gefahr. Eltern und Kinder lernen von der Geburt der Kinder an kontinuierlich effektive Strategien zur Sicherheitserziehung und Unfallprävention. Und sie lernen, diese Strategien auf unterschiedliche Probleme und in unterschiedlichen Lebensbereichen anzuwenden.

Aus diesem Grund sollten Verkehrsunfälle in Präventionsprogrammen nicht isoliert betrachtet werden. Die Materialien des Programms "Kind und Verkehr" könnten eine kurze einführende Darstellung aller wichtigsten Unfallgefahren in der Kindheit und besonders im Vorschul- und Grundschulalter enthalten. Der Stellenwert der Verkehrsunfälle innerhalb des gesamten Unfallgeschehens in der Kindheit wäre dann für die Eltern und ErzieherInnen besser erkennbar. Gleichzeitig würden sie aber auch noch auf andere Gefahren für die Kinder aufmerksam gemacht.

Eine umfassende Information über Unfälle im Kindesalter könnte auch Eltern interessieren, die mit dem Straßenverkehr wenig Probleme haben und deshalb nicht zu den Elternveranstaltungen kommen. Außerdem hätte man die Möglichkeit, im Rahmen der Elternveranstaltung auf die Fahrräder, Skateboards, Inline-Skates usw. auch als Sportgeräte einzugehen. Die relativ hohe nicht-verkehrsbedingte Fahrradunfallquote zeigt die Bedeutung des Rades als Unfallgerät auch außerhalb des Verkehrs. Ein Teil dieser Unfälle könnte eventuell verhindert werden, wenn der Programmteil "Kinder als Radfahrer" noch weiter auf den Freizeitbereich ausgedehnt würde.

Eine knappe Einführung in das gesamte kindliche Unfallgeschehen hätte auch noch den Vorteil, daß sich die Medizin an der Unfallprävention stärker als bisher beteiligen könnte. Frauenärzte,

Allgemeinmediziner, Kinderärzte und Unfallchirurgen könnten mit den Institutionen der Verkehrssicherheit kooperieren und dadurch eine größere Wirkung erzielen. Die Institutionen der Medizin könnten so für die Verbreitung von Kind und Verkehr - Informationen genutzt werden. Und "Kind und Verkehr" könnte einen Beitrag zur Verbreitung von anderen unfallpräventiven Informationen leisten.

Neben Kindergärten und Grundschulen sind folgende Institutionen denkbar, in denen die Inhalte des Programms vermittelt werden können:

- In Babypflege-Kursen und auf Entbindungsstationen der Frauenkliniken könnten die Eltern schon frühzeitig mit der Unfallproblematik bei Kleinkindern und Kindern konfrontiert und für Maßnahmen der Unfallprävention sensibilisiert werden. Dies könnte später zu einer höheren Akzeptanz für Themen der Verkehrsunfallproblematik und für entsprechende Elternveranstaltungen führen.
- Kinderärzte bieten eine gute Plattform für die Verbreitung unfallpräventiver Maßnahmen, da sie von Müttern und Kindern mehrfach zu Kontrolluntersuchungen aufgesucht werden müssen.
- Gleiches gilt für Gesundheitsämter, in denen vor der Einschulung eine Gesundheitsuntersuchung stattfindet. Hier bietet sich die Möglichkeit, ältere Kinder (5 – 7 Jahre) zu erreichen.
- Institutionen des Rettungswesens (Feuerwehr, DLRG, DRK etc.) halten Erste - Hilfe – Seminare ab, in die die Kinderverkehrsunfallproblematik eingebaut werden kann (z.B. Reanimation eines im Verkehr verunglückten Kindes). Auch Fahrschulen bietet sich eine gute Möglichkeit,

Fahranfänger, die vor dem Erlangen des Führerscheins Kurse in "Erster Hilfe" / "Sofortmaßnahmen am Unfallort" besuchen müssen, für Kinder im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

- Öffentliche Verkehrsbetriebe sind bestrebt, die Sicherheit an Haltestellen und in ihren Fahrzeugen zu erhöhen. Hier bestünde die Möglichkeit die Inhalte eines neuen Programmteils "Kinder im ÖPNV" mit den Inhalten der bereits vorhandenen Programmteile zu verbinden und über die Verkehrsbetriebe verbreiten zu lassen.
- In Sportvereinen können Informationen über Maßnahmen zur Unfallprävention und zur Gesundheits- und Bewegungsförderung weitergegeben werden. Ein Ansatzpunkt wäre hier die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Verein (kurze Wege zu Fuß, nicht mit dem Pkw).
- Die Eltern, deren Kinder in Kinder-Rehabilitationszentren müssen, sind aller Voraussicht nach für jegliche Art der Unfallprävention offen. Hier bestünde daher die Möglichkeit "Kind und Verkehr" – Seminare abzuhalten.

4.5.3 Faktoren des Unfallgeschehens

Wie verschiedene Forschungsarbeiten gezeigt haben, sind die Faktoren, die zu einem Unfall führen, in den verschiedenen Unfallbereichen (Haushalt, Verkehr, Freizeit, Sport etc.) gleich oder zumindest ähnlich. Das Programm "Kind und Verkehr" sollte hier noch stärkere Akzente auf die Aufklärung Alleinerziehender, sozial Benachteiligter und Ausländer - besonders türkischer Mitbürger - setzen. Hier müssen neue Anspracheformen gefunden werden, da besonders

diese Gruppen nicht durch den Elternabend erreicht werden.

Neben den sozialen und kulturellen Faktoren spielt auch die Wohn- und Verkehrsumgebung eine entscheidende Rolle bei der Entstehung von (Verkehrs-) Unfällen. Das Programm "Kind und Verkehr" sollte sich noch stärker als bisher für eine kinderfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung stark machen und Eltern Möglichkeiten zur Veränderung ihres Wohnumfeldes aufzeigen.

4.5.4 Unfallprävention

Betrachtet man die weltweit erfolgreichsten Unfall-Präventionsansätze im Kindesalter, zeigt sich deutlich, daß die unfallartübergreifenden Ansätze effektiver sind, weil sie u. a. mehr Gruppen aus der Gesellschaft mobilisieren und an der Unfallprävention beteiligen. Um das Gebiet der Unfallprävention umfassend abdecken zu können, bieten sich Kooperationen zwischen spezialisierten Institutionen an. In Österreich kooperiert z.B. das Institut "Sicher Leben" im Rahmen der Unfallpräventionsarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, welches die Verkehrsunfälle und ihre Verhinderung bearbeitet, die Präventionsarbeit an Schulen wird durch das Österreichische Komitee für Unfallverhütung abgedeckt.

Für Deutschland kann das nach dem amerikanischen Modell in der Medizin neu entstandene Programm "Safe Kids" als ein potentieller Kooperationspartner von "Kind und Verkehr" in Betracht gezogen werden. Ebenfalls denkbar ist eine Zusammenarbeit mit den in den internationalen Programmen genannten oder vergleichbaren Institutionen.

- Stiftung Warentest
- Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
- Bundesvereinigung für Gesundheit
- Deutsches Grünes Kreuz
- Deutsche Gesellschaft für Kinderheilkunde und Jugendmedizin
- Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde und Jugendmedizin

5 Die Veränderung der Lebensräume und der Mobilität in den letzten 30 Jahren

“Mobilität” und “Verkehr” sind im Laufe des 20. Jahrhunderts zu zentralen Aspekten unseres modernen Lebens geworden - mit vielen positiven Auswirkungen auf unser Leben und auf unsere Wirtschaft (FLADE, 1994, KAISER u.a., 1994, SCHMITZ, 1994, TOPP, 1994, WILLECKE, 1995, BMBF, 1996), aber auch mit vielen negativen Folgen für die Sicherheit (HAUTZINGER und TASSAUX, 1989, LIMBOURG, 1994, ELLINGHAUS und STEINBRECHER, 1996, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998), für die Gesundheit (ZWICK u.a., 1988, BRAUNFAHRLÄNDER u.a., 1989, SCHWARTZ u.a., 1991, COMMITTEE OF ENVIROMENTAL HEALTH, 1993, MÜLLER, 1993, WICHMANN, 1993, 1995, MERSMANN, 1996, HEUDORF, 1997) und für die Leistungsfähigkeit von Kindern (LIMBOURG, 1998).

5.1 Der Pkw-Bestand in Deutschland

Ein wichtiger Grund für diese problematische Entwicklung liegt in der rasanten Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs in Deutschland. 1960 waren in den alten Bundesländern nur 8 Mio.

Kraftfahrzeuge registriert, 1970 waren es bereits 17 Mio., im Jahr 1980 waren es dann schon 26 Mio. und 1990 waren es insgesamt 35 Mio. Im Jahr 1997 wurde der Kfz-Bestand in den alten Bundesländern mit 41 Mio. beziffert. Im gesamten Bundesgebiet wurden im Jahr 1997 insgesamt 49 Mio. Kraftfahrzeuge gezählt. Der größte Anteil entfiel dabei auf die Pkw (ca. 41 Mio., siehe Tab. 15) (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998).

In der EU waren 1997 insgesamt 187 Mio. Kfz registriert (164 Mio. Pkw und 23 Mio. Nutzkraftwagen) und in ganz Europa waren es 248 Mio. Kfz (213 Mio. Pkw und 35 Mio. Nutzkraftwagen). Die 213 Mio. Pkw in Europa stellen fast die Hälfte des Pkw-Weltbestandes von 449 Mio. Pkw dar und Deutschland stellt mit 41 Mio. Pkw insgesamt 10 % des Welt-Pkw-Bestandes.

Die starke Zunahme des Pkw-Bestandes zeigt sich auch, wenn man die Relation Pkw-Einwohner betrachtet: Im Jahr 1960 kamen in den alten Bundesländern auf je 1.000 Einwohner 71 Pkw, im Jahr 1970 waren es schon 221 Pkw, 1980 wurden bereits 368 Pkw je 1.000 Einwohner gezählt und 1990 waren es dann schon 479 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Jahr 1997 kamen in Deutschland auf je 1.000 Einwohner 504 Pkw. Damit ist Deutschland in der Spitze der hochmotorisierten Länder, zusammen mit Italien (540 bzw. 1,9) und den Vereinigten Staaten (510 bzw. 2,0).

Jahr	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997
zugelassene Pkw in Mio. (altes Bundesgebiet)	13,9	17,9	23,2	25,8	30,7	33,5	33,9	34,2
Deutschland	-	-	-	-	-	40,4	41	41,3

Tab. 15: Entwicklung des Personenkraftwagenaufkommens in den alten Bundesländern und Deutschland in absoluten Zahlen

Quelle: FLADE UND LIMBOURG, 1997

Demgegenüber sind es in Dänemark nur 261, in Japan 372, in den Niederlanden 370, in Norwegen 379 und Schweden 410 und in Frankreich nur 437 Pkw je 1.000 Einwohner. Innerhalb Deutschlands lassen sich jedoch große regionale Unterschiede ausmachen. So weisen die alten Bundesländer z.B. eine Bandbreite von 729 Pkw je 1.000 Einwohner in Wiesbaden bis zu 393 Pkw in Bremerhaven auf. In den neuen Bundesländern ist eine Spanne von 442 Pkw je 1.000 Einwohner in Gera bis zu 372 Pkw in Leipzig zu beobachten. Berlin weist eine Dichte von 348 Pkw je 1.000 Einwohner auf. Unter den weniger stark motorisierten Städten findet man viele Städte aus den östlichen Bundesländern, die das westdeutsche Motorisierungs-niveau noch nicht erreicht haben, aber auch einige westdeutsche Städte, die den Fußgängerverkehr, den Fahrradverkehr und/oder den öffentlichen Verkehr besonders fördern.

Nimmt man die Kinder unter 15 Jahren als Bezugsgruppe, kamen 1960 noch vier Kinder auf ein Auto. Im Jahr 1970 gab es in den alten Bundesländern genau so viele Kinder wie Autos. Seit 1970 hat die Anzahl der Kinder in Westdeutschland abgenommen und die der Pkw zugenommen, so daß inzwischen auf ein Kind - je nach Wohnort - drei bis vier Autos kommen. Nimmt man die Kinder unter 6 Jahren als Bezugsgruppe, so zeigt sich, daß 1997 einem Kind acht Pkw gegenüberstehen.

Auch wenn man die Anzahl der gefahrenen km betrachtet, zeigt sich die starke Zunahme des motorisierten Verkehrs in Deutschland. So wurden im Jahr 1970 in den alten Bundesländern insgesamt 250,8 Mrd. km mit Kfz zurückgelegt (davon 3.365 Pkw km pro Einwohner), im Jahr 1996 waren es in ganz Deutschland bereits 606,6 Mrd. km (davon 6.319 Pkw km pro Einwohner).

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den Autoverkehr gehört auch heute noch in vielen Städten und Gemeinden zu einem wichtigen Ziel der Verkehrsplanung. Der Kfz-Verkehr soll möglichst zügig und flüssig durch das Straßennetz geführt werden. Doch nicht nur für den fließenden sondern auch für den ruhenden Verkehr ist immer mehr Platz erforderlich. Die vorhandenen Parkplätze reichen nicht mehr aus, Gehwege und Radwege werden häufig zugeparkt. Betroffene in diesem Verdrängungsprozeß sind vor allem die Kinder und Jugendlichen, da diese vorwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen am Straßenverkehr teilnehmen. Sie sind im dichten, schnellen und unübersichtlichen Verkehr stark unfallgefährdet und haben deshalb oft nicht die Möglichkeit, auf dem Gehweg oder auf der Straße zu spielen und Rad zu fahren.

Betrachtet man die Entwicklung des Omnibusbestandes, zeigt sich, daß die Zahl der Busse nur unwesentlich zugenommen hat (von 31.000 im Jahr 1960 in den alten Bundesländern auf 78.000 im Jahr 1997 in Gesamtdeutschland). Die Anzahl der Lkw hat sich im gleichen Zeitraum von 606.000 auf 2 Mio. vergrößert, und die der Zugmaschinen von 846.000 auf 1,8 Mio.

Aus den aufgeführten Gründen wachsen Kinder in Deutschland in einer stark motorisierten Gesellschaft auf. Der Kontakt zum Straßenverkehr ist bei den meisten Kindern schon im frühesten Alter gegeben (SCHÜTZE, 1992).

5.2 Auswirkungen des derzeitigen Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit

Motorisierter Verkehr beeinträchtigt die Menschen dort, wo er in großen Mengen und als schneller Verkehr auftritt (SCHÖNHARTING, 1998). Die Hauptbelastungsfaktoren in besiedelten Gebieten sind seine Flächeninanspruchnahme, die Verkammerung und Trennung von Bewegungsräumen, das erhöhte Unfallrisiko und die Lärm- und Schadstoffbelastung, die sowohl physische und psychische als auch soziale Folgen nach sich ziehen (SCHÜTZE, 1992).

5.2.1 Umwelt

Man kann nicht über Mobilität reden, ohne sich zu fragen, welche Form der Fortbewegung sich am besten mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung vereinbaren läßt (MEADOWS, 1972, MEADOWS u.a., 1993). Optimale Fortbewegungsarten dafür sind das Zufußgehen und Radfahren. Bei den motorisierten Mobilitätsarten werden mehr oder weniger kostbare Ressourcen verbraucht bzw. Wasser, Boden und unsere Umgebungsluft belastet (SCHMIDT UND SCHMIDT, 1994).

Landschaftsverbrauch

Über ein Drittel der Siedlungsflächen, also der wichtigsten Lebens- und Erfahrungsräume der Menschen, werden vom Verkehr in Anspruch genommen. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht (z.B. Bodenversiegelung), sondern auch soziale Folgen, durch Bildung von Barrieren und Zerschneidung von sozialen Lebens- und Begegnungsräumen (FLADE, 1994, KALWITZKI, 1994, SCHÖNHAMMER, 1994, SCHÖNHARTING, 1998).

Energieverbrauch

Folgen des Energieressourcenverbrauchs zeigten sich Mitte der 60er Jahre mit der Zunahme von Smog, in den 70er Jahren in Form der Diskussion über Ressourcenknappheit, in den 80er Jahren mit dem Waldsterben und in den 90er Jahren mit dem Treibhauseffekt. Über ein Viertel des gesamten Endergieverbrauchs in Deutschland ging 1992 auf das Konto des Personen- und Güterverkehrs. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit dem Pkw war mit über 60% größter Verbraucher. Der Personen- und Güterverkehr der Bahn verbrauchte im Vergleich dazu nur 4%. Neben den 30 Mio. Tonnen Kraftstoff wurden 1992 außerdem 130 Mio. Tonnen Sauerstoff verbraucht. Das ist die Menge, die ca. 540 Mio. Menschen jährlich verbrauchen (EISNER, 1994, KALWITZKI, 1994).

Luftverschmutzung

Der Kraftfahrzeugverkehr ist neben der Industrie, dem Hausbrand und dem Bereich der chemikalischen Löschmittelverwendung durch die Feuerwehr einer der Hauptverursacher von Schadstoffemissionen. Der Verkehr stellt jedoch nicht nur einen Hauptverursacher dar, sondern zeigt bei einigen Schadstoffen trotz Reduktion der Gesamtemissionen weiterhin einen Anstieg. So nahm z.B. die durch Kfz verursachten Emissionen von Stickoxiden (NO_2) zu, während die Gesamtemissionen in der Bundesrepublik von 2,4 Millionen 1992 auf 2,2 Millionen Tonnen im Jahre 1994 gesunken sind. Die Ursache für diese Entwicklung liegt trotz Einführung des Katalysators in den beschriebenen starken Fahrleistungszuwächsen des Verkehrs (SCHMIDT UND SCHMIDT, 1994, KLENKE, 1995, BRANDT UND SCHULZ, 1998).

Abfälle

Abfälle entstehen zum einen bei der Entsorgung von Kfz; hier bereiten u. a. die Kunststoffe (Anteil am Pkw-Gewicht ca. 10 - 15 %) große Probleme. Noch extremer verhält es sich mit den für die Pkw-Produktion benötigten Rohstoffen. Für einen Pkw (ca. 1 Tonne Gewicht) fallen 25 Tonnen Abfälle, z.B. durch Abraum bei Aluminium- und Kupfergewinnung an (KALWITZKI, 1994).

5.2.2 Gesundheit

In der Stadt stellt der Kraftfahrzeugverkehr die Hauptquelle der Luftverschmutzung dar. Der Anteil der Emissionen des Straßenverkehrs liegt in der Bundesrepublik für Kohlenmonoxid bei 71%, für Stickoxide bei 55 - 60 % und für Kohlenwasserstoffe bei ca. 50% (DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, 1991, UMWELTBUNDESAMT, 1991, HEUDORF, 1997). Als weitere krebserregende Gefahrenstoffe, die durch den Verkehr bei der Verbrennung von Kraftstoffen entstehen, sind Benzol, Toluol und Xylol zu nennen. In einer Studie von GREENPEACE (1992) wurden die genannten Schadstoffe in den Städten Hamburg, Leipzig und München an verschiedenen Stellen in einer Höhe von 1,20 m gemessen. Die höchste Belastung durch Kohlenmonoxide und Stickoxide wurde in den Morgenstunden zwischen 7 und 8 Uhr gemessen, der Zeit, in der Kinder zum Kindergarten oder zur Schule gehen. Die Meßwerte überschritten mehrfach deutlich die Durchschnittswerte und erreichten eine besonders für Kinder gesundheitsschädliche Konzentration. Die gemessenen Werte für Benzol lagen in allen Städten über der Grenze von 10 Mikrogramm pro Ku-

bikmeter und wiesen damit kritische Konzentrationen auf.

Folgen der Belastung von Kindern durch die verkehrsverursachten Schadstoffe sind die Schwächung des Immunsystems, Pseudo-Krupp, Asthma und obstruktive Bronchitis (ENGELERT, 1989), Allergien, Neurodermitis, Leukämie und andere Krebsformen (GREENPEACE, 1992, LIMBOURG, 1996).

Besonders Allergien haben in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen (RING, 1991, BURR, 1993, HEUDORF, 1997) und sich zur "Umweltkrankheit Nummer Eins" entwickelt (WÜTHRICH und SCHLUMPF, 1992, HEUDORF, 1997). Nach neueren Untersuchungen leiden in Deutschland 10 - 20 % der Schulkinder unter ärztlich diagnostizierten Allergien (HEUDORF, 1997). In Stadt- und Ballungsgebieten ist die Rate höher als im ländlichen Bereich, in Westdeutschland etwas höher als in Ostdeutschland (MURL NRW, 1991, BEHRENDT u.a., 1992, ELLSÄSSER, 1992, MUTIUS ET. AL., 1992, HEUDORF, 1997). Die Neigung zu Allergien wird zwar vererbt, Umweltfaktoren, wie zum Beispiel die Luftverschmutzung, beeinflussen jedoch, ob eine Allergie ausbricht und mit welchem Schweregrad sie auftritt (HEUDORF, 1997).

Aber nicht nur Emissionen schaden der Gesundheit, sondern auch der durch den Verkehr verursachte Lärm. Für Befragte gilt sowohl der Straßen- als auch der Luftverkehr als stärkste Lärmquelle. Hier scheint neben dem Verkehrsaufkommen vor allem die Kfz-Fahrweise (Beschleunigung, Tempo) eine Rolle zu spielen (ADAC, 1995). Weitere Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit sind

Bluthochdruck und Schlafstörungen (KALWITZKI, 1994, KLENKE, 1995,).

5.3 Veränderte Lebensräume von Kindern

In den letzten 30 Jahren haben sich die Lebens- und Entwicklungsbedingungen für viele Kinder in Deutschland deutlich verändert. Die starke Zunahme des Straßenverkehrs, die Verdichtung der städtischen Ballungsgebiete und die Abnahme der Kinderzahlen haben dazu geführt, daß Kinder heute in einer anderen Lebensumwelt aufwachsen als noch vor 20 bis 30 Jahren (FÖLLING-ALBERS, 1994, PEEK, 1995, GÖRLITZ u.a., 1998, NISSEN, 1998, ZINNECKER und SILBEREISEN, 1998).

Ein wichtiger Teil dieser veränderten Lebensbedingungen betrifft die Möglichkeiten für Kinder, sich in ihrem Wohnumfeld selbständig und unbeaufsichtigt zu bewegen, zu spielen oder andere Kinder zu treffen. Die starke Zunahme des Straßenverkehrs und die damit einhergehende Gefährdung für Kinder steht in einem engen Zusammenhang mit den veränderten Bedingungen für das Spielen im Freien und für den unbeaufsichtigten Aufenthalt von Kindern im Straßenraum. Die städtischen Gebiete sind von dieser Entwicklung am stärksten betroffen (HILLMANN u.a., 1990, ZINNECKER, 1990, BLINKERT, 1993, HITZLER, 1995, HÜTTENMOSER, 1995, HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMERMANN, 1995, ZEIHNER und ZEIHNER, 1998), aber auch auf dem Lande sind teilweise schon ähnliche Veränderungen zu beobachten (HÜTTENMOSER, 1997, BLINKERT, 1998).

Diese problematische Entwicklung hat eine Reihe von negativen Auswirkungen auf das Leben von Kindern und ihre Familien. So hat die Anzahl der

Kinder, die nachmittags vor dem Fernseher oder dem Computer sitzen, in den letzten Jahren deutlich zugenommen (GLOGAUER, 1995). An die Stelle von unmittelbaren und authentischen Erfahrungen, die Kinder in ihrem Wohnumfeld machen können, treten Erfahrungen aus zweiter Hand (Fernsehen) und Erfahrungen mit Computersimulationen. Viele Kinder verbringen den größten Teil ihrer Freizeit in der elterlichen Wohnung (Verhäuslichung). Für das Spiel im Freien müssen Spielplätze, Sportvereine oder andere Freizeiteinrichtungen aufgesucht werden, weil der Straßenraum zu gefährlich ist (BLINKERT, 1998). Dazu sind häufig die Transport- und Begleitedienste der Eltern erforderlich.

Die Folgen dieser Entwicklung sind häufig Bewegungsmangel, Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen, exzessiver Fernsehkonsum und Unselbständigkeit. Aus diesem Grund haben Kinder heute häufig keine guten Chancen, ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß zu entwickeln. Dadurch vergrößert sich auch das Unfallrisiko im Kindesalter - sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen (KUNZ, 1993).

Von diesem Trend sind keineswegs alle Kinder gleichermaßen betroffen (BLINKERT, 1993, 1998). In seinen beiden Kinderstudien (in der Stadt Freiburg und in zwei ländlichen Gebieten in Rheinland-Pfalz) mit je 4000 Kindern konnte der Autor zeigen, daß man nicht generell von einer "Verhäuslichung" der Kinder, von "organisierter Kindheit" und von "Medienkindheit" sprechen kann. Ob und in welchem Maße diese Entwicklungen den Kinderalltag prägen, hängt ganz entscheidend von den Bedingungen im unmittelbaren Wohnumfeld ab.

5.3.1 Wohnumfeld und Aktionsraumqualität für Kinder

Der Kinderalltag wird in hohem Maße durch die Beschaffenheit des Wohnumfeldes beeinflusst (BLINKERT, 1993, 1998, ZIMMER, 1996). Das gilt besonders für die jüngeren Kinder im Alter von 5 bis 8 Jahren. Bei guter Aktionsraumqualität für Kinder sind nur wenig Anzeichen für eine Verhäuslichung und für eine Tendenz zur "organisierten Kindheit" beobachtbar.

Die Untersuchung der Wohnumfelder wurde von BLINKERT (1993, 1998) mit einer schriftlichen Elternbefragung, mit einem Wohnumfeld-Inventar, mit dem Freiburger Soziotopen Test (FST) und mit einer Begehung der Gemeinden durch Experten durchgeführt.

Nach den Ergebnissen von BLINKERT haben Wohnumfelder mit einer guten Aktionsraumqualität für Kinder folgende Merkmale:

Nahraum: Tempo 30, Verkehrsberuhigung, geringe Fahrbahnbreite, geringe Lärmbelästigung, wenig parkende Fahrzeuge

Streifraum: reines Wohngebiet, keine verkehrsreiche Straße, größere Grünflächen, Spielplätze

Bei günstigem Wohnumfeld spielen Kinder sehr lange draußen mit Gleichaltrigen und ohne Aufsicht (durchschnittlich 90 Minuten pro Tag). In Begleitung eines Erwachsenen verbringen sie nur durchschnittlich 10 Minuten pro Tag draußen. Der Bedarf nach einer organisierten Nachmittagsbetreuung ist außerordentlich gering (5 %).

Ganz anders sieht der Alltag von Kindern aus, die in einem Wohnumfeld mit schlechter Aktionsraumqualität aufwachsen. Diese Kinder spielen kaum

noch ohne Aufsicht mit Gleichaltrigen außerhalb der Wohnung (im Durchschnitt 30 Minuten pro Tag). Und wenn Kinder sich draußen aufhalten, dann fast immer in Begleitung eines Erwachsenen (durchschnittlich 50 Minuten). Auch der Bedarf nach einer organisierten Betreuung am Nachmittag ist unter diesen Bedingungen sehr hoch (30 %, BLINKERT, 1998).

Die Verkehrssituation im Wohnumfeld hat einen starken Einfluß auf die Risikowahrnehmung von Eltern in Bezug auf die Gefährdung ihrer Kinder im Straßenverkehr. Wird der Straßenraum als gefährlich eingestuft, dürfen die Kinder nicht unbeaufsichtigt draußen spielen und ihre Aktionsräume werden eingeschränkt. Bei ihrer Gefahren-Einschätzung orientieren sich die Eltern hauptsächlich am Verkehrsaufkommen vor Ort (GÄRLING u.a., 1984, GÄRLING und GÄRLING, 1988, GÄRLING und GÄRLING, 1990). Die Autoren befragten im Rahmen ihrer beiden Untersuchungen in Schweden 171 Eltern zu der Gefährdung von 3- bis 12jährigen Kindern im Straßenverkehr in sechs unterschiedlichen Wohngebieten. Wohnumfelder mit einem geringen Verkehrsaufkommen wurden als weniger gefährlich eingestuft als Wohngebiete mit einem hohen Verkehrsaufkommen. Eltern scheinen sich bei ihren Risikobewertungen weniger an den - ihnen nur selten bekannten - kindlichen Unfallzahlen zu orientieren als an den Verkehrsverhältnissen vor Ort.

5.3.2 Aktionsraumqualität und Entwicklungschancen von Kindern

Kinder benötigen für ihre körperliche, psychische und soziale Entwicklung einen Freiraum für Bewegung, Spiel und Kontakt mit anderen Kindern - möglichst in der Nähe ihrer Wohnung.

Bei Bewegungsspielen entwickeln Kinder wichtige psychomotorische Fähigkeiten wie Geschicklichkeit, Gleichgewichts- und Orientierungssinn. Beim Spiel mit anderen Kindern lernen sie soziale Verhaltensweisen und erwerben wichtige soziale Grundfähigkeiten. Auch die Sprache wird beim Spielen mit anderen Kindern trainiert. Im Spiel lernen Kinder aufmerksam zu sein, sich zu konzentrieren und sich nicht ablenken zu lassen. Außerdem wird ihre Ausdauer trainiert. Auf ihren Wegen zum Kaufladen, zum Kindergarten, zur Schule, zum Freund oder einfach beim "Streunen" durch das Wohngebiet entwickeln die Kinder eine Vorstellung von ihrem Lebensraum. Bei der eigenständigen Erkundung ihres Wohn- und Schulumfeldes werden Kinder selbständig und unabhängig.

Aus allen diesen Gründen ist die unabhängige Mobilität von Kindern in ihrem Wohnumfeld wichtig für ihre Entwicklung. Die schrittweise Aneignung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraumes ist eine wichtige Grundlage für eine angemessene physische, psychische und soziale Entwicklung im Kindes- und Jugendalter.

Je nach Aktionsraumqualität bieten unterschiedliche Wohnumfelder auch unterschiedliche Entwicklungsbedingungen und Lernmöglichkeiten für Kinder (BLINKERT, 1993, 1998, HÜTTENMOSER, 1995, HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMERMANN, 1995, ZIMMER, 1996). Kinder aus Wohngebieten mit einer für sie guten Aktionsraumqualität können die oben aufgeführten Fähigkeiten altersgemäß entwickeln, Kinder in für sie ungünstigen Wohngebieten weisen häufig psychomotorische, kognitive und soziale Defizite auf.

Die psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern haben sich in den letzten 30 Jahren deutlich verschlechtert. Viele Kinder sind nicht mehr fähig, einfache psychomotorische Leistungen zu erbringen. Sie laufen auf geraden Strecken Zickzack, sie bewegen Arme und Beine im falschen Rhythmus, sie können nicht rückwärts gehen, ihre Muskulatur ist schlaff und viele haben Haltungsschäden (SHEPARD, 1988, KUNZ, 1990, 1993, GESUNDHEITSAMT ESSEN, 1994, GESUNDHEITSAMT UNNA, 1994, HÜTTENMOSER, 1995, HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMERMANN, 1995, BRANDT u. a., 1997). Diese Entwicklung ist besonders dramatisch in den Großstädten. Kinder aus ländlichen Gebieten weisen weniger psychomotorische Defizite auf (BASNER und MARÉES, 1993, BORGERT und HENKE, 1997, BRANDT u. a., 1997).

In seiner großangelegten Untersuchung mit 2.556 Kindergartenkindern aus der Großstadt Frankfurt am Main (KUNZ, 1993) konnte der Autor zeigen, daß sich die psychomotorischen Fertigkeiten der Kinder von 1982 bis 1992 deutlich verschlechtert haben. Außerdem konnte er einen negativen Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistungsfähigkeit und Unfallbelastung nachweisen: Bei den zehn Monate lang im Kindergarten psychomotorisch geförderten Kindern war ein Rückgang von 50 % bei den Unfall-Meldezahlen in der Schülerunfallversicherung zu verzeichnen, der auch noch 16 Wochen nach Untersuchungsabschluß stabil nachweisbar war.

Auch ZIMMER (1996) konnte in ihrer Quer- und Längsschnittuntersuchung mit 301 Kindergartenkindern im Alter von 3- bis 6 Jahren einen signifikanten Zusammenhang zwischen den Spielmög-

lichkeiten im Wohnumfeld und den motorischen Leistungen der Kinder nachweisen. Sie untersuchte die Kinder mit einem Test zur Erfassung der motorischen Entwicklung (KTK: Körperkoordinationsstest für Kinder unter vier Jahren und MOT 4-6: Motoriktest für 4- bis 6jährige Kinder), mit einem Test zur Erfassung der kognitiven Entwicklung (HAWIVA: Hannover-Wechsler-Intelligenztest für das Vorschulalter) und mit einem Verfahren zur Einschätzung des sozial-emotionalen Verhaltens (HIP: Einschätzskala zur Erfassung gehemmter Kinder). Außerdem wurden die Eltern ausführlich zu den Spielmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung, zu den Wohnverhältnissen, zum Sozialstatus und zum Sozialmilieu befragt.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten, daß Kinder, deren Spielmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung als "sehr gut" beurteilt wurden, in ihrer motorischen Entwicklung signifikant höher eingestuft werden konnten als Kinder, die weniger gute Spielmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld besaßen. Ähnliche Ergebnisse erhielten auch HÜTTENMOSE (1995) und HÜTTENMOSE und DEGEN-ZIMMERMANN (1995) in der Schweiz.

BRANDT u.a. (1997) verglichen in ihrer Untersuchung im Stadtgebiet von Hannover und in den Landkreisen Hannover und Osnabrück den motorischen Entwicklungsstand von 180 Kindern aus ersten und zweiten Grundschulklassen aus dem Jahr 1995 mit dem entsprechenden motorischen Entwicklungsstand von 300 Kindern aus den gleichen Schulen und Klassenstufen aus dem Jahr 1985. Untersucht wurden zwölf psychomotorische Einzelaufgaben (Schwerpunkte: Gleichgewicht, Gelenkigkeit, Schnelligkeit, Kraft, Ausdauer, Wahrnehmung). Die Ergebnisse der Untersuchung

zeigten, daß sich die psychomotorischen Fähigkeiten von Grundschulkindern in dem Zeitraum 1985 bis 1995 signifikant verschlechtert hatten. In beiden Stichproben wiesen die Schüler aus ländlichem Einzugsgebiet im Vergleich zu Schülern aus der Stadt günstigere Motorik-Werte auf.

Die Psychomotorik scheint nicht nur das Unfallrisiko zu beeinflussen, sondern auch die kognitive Entwicklung, und dadurch auch die Lern- und Leistungsmöglichkeiten in der Schule. So konnte ZIMMER (1996) in ihrer bereits beschriebenen Untersuchung mit 301 Kindergartenkindern nachweisen, daß ein positiver Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistung (Motoriktest) und kognitiver Leistungsfähigkeit (Intelligenztest) besteht. Außerdem konnte die Autorin nachweisen, daß ein zusätzliches kontinuierliches Bewegungsangebot im Kindergarten sich positiv auf die Ergebnisse im Intelligenztest auswirkt.

Daß sich die psychomotorische Leistungsfähigkeit auch auf andere kognitive Leistungsbereiche auswirkt, konnte von SHEPARD (1988) in einer Untersuchung von 546 Kindern aus kanadischen Schulklassen gezeigt werden. Nach einem erweiterten Angebot an körperlichen Aktivitäten in der Schule im Umfang von einer Stunde pro Woche von der ersten bis zur sechsten Klasse (bei entsprechender Reduzierung der restlichen Unterrichtszeit) verbesserten sich nicht nur die psychomotorischen Leistungen im Vergleich zu einer Kontrollgruppe, sondern auch die Leistungen in den Fächern Mathematik und Französisch - obwohl sie in diesen Fächern weniger Unterricht als die Kontrollgruppe hatten.

Die Auswirkungen von Bewegungsmangel durch schlechte Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld zei-

gen sich auch im Bereich der sozialen Fertigkeiten. So konnte ZIMMER (1996) in ihrer Untersuchung zeigen, daß Kinder mit schlechten psychomotorischen Leistungen einen geringeren Beliebtheitsgrad besitzen als Kinder mit guten psychomotorischen Leistungen.

Auch HÜTTENMOSER (1995) und HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMERMANN (1995) konnten mit ihrer Untersuchung von 20 Familien aus der Schweiz zeigen, daß Kinder, die in einer durch den Verkehr gefährdeten Umgebung wohnen, sozial isoliert aufwachsen: Sie haben im Vergleich zu den Kindern mit einem verkehrsfreien Wohnumfeld weniger Spielkameraden und weniger intensive Kontakte mit den Kindern aus der Nachbarschaft. Außerdem sind sie weniger selbständig als die Kinder mit einem günstigen Wohnumfeld.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sich die Verkehrsbedingungen in Städten und Gemeinden - ganz besonders in den Wohn-, Kindergarten- und Schulgebieten - teilweise sehr negativ auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern auswirken. Von diesen negativen Auswirkungen sind die Psychomotorik, die Kognition und das Sozialverhalten betroffen. Durch Defizite in diesen Bereichen vergrößert sich auch das Unfallrisiko - sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen.

Aus diesen Gründen sollte das Programm "Kind und Verkehr" die Thematik aufgreifen und in einem neuen Baustein integrieren.

5.4 Mobilität und Verkehrsmittelnutzung im Kindesalter

Kinder sind in Deutschland ganztätig im Straßenbild anzutreffen. Während jüngere Kinder sich in der Regel in Begleitung von Erwachsenen im Straßenverkehr bewegen, sind ältere Kinder häufig selbständig im Verkehr unterwegs - als Fußgänger, als Radfahrer und als Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Besonders das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung (ELLINGHAUS UND STEINBRECHER, 1996, LIMBOURG, 1997).

5.4.1 Mobilität im Vorschulalter

SCHULTE (1978) führte 1975 - 1976 eine Befragung von 2.990 Kindern und Jugendlichen zwischen 3 und 17 Jahren aus sieben Kreisen und kreisfreien Städten (Amberg, Augsburg, Bielefeld, Duisburg, Göppingen, Goslar, Münster) durch. Er beobachtete, daß die Kindergartenkinder (3 - 7 Jahre, n = 338) ihren Weg zum Kindergarten zu einem Großteil als Fußgänger zurücklegten (68,2%). Ca. 25% wurden von den Eltern mit dem Auto gebracht. Der Anteil der Fußgänger wuchs mit steigendem Alter (3 Jahre: 62,5%, 5 Jahre: 68,9%, 7 Jahre: 80%). Der Anteil der durch Erwachsene begleiteten Kinder nahm mit steigendem Alter ab (3 Jahre: 93,6%, 5 Jahre: 65,9%, 7 Jahre: 53,7%).

WITTENBERG u.a. (1987) befragte in einer Replikation der von SCHULTE (1978) durchgeführten Studie 3.114 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren in sieben Kreisen und kreisfreien Städten (Amberg, Augsburg, Bielefeld, Duisburg, Göppingen, Goslar, Münster). Er ermittelte, daß die Kinder im Vorschulalter (3 - 6 Jahre) (n = 471) den Kindergartenweg zum größten Teil zu Fuß zurücklegten (ca. 60%). Ca. 25% der Kinder wurden von den Eltern im Auto mitgenommen. Alle

anderen Verkehrsmittel spielten eine untergeordnete Rolle. Zwei Drittel der Kinder wurden auf ihrem Weg von der Mutter begleitet. Unterschiede zwischen den Geschlechtern wurden nicht beobachtet.

Wie die beiden Studien aus den Jahren 1978 und 1987 zeigen, hat sich die Verkehrsmittelwahl von Kindergartenkindern auf dem Kindergartenweg in diesem Zeitraum kaum verändert. Das Zufußgehen war mit Abstand die häufigste Fortbewegungsart (60 – 68%) der Kinder im Kindergartenalter. Daneben spielte die Mitfahrt im Auto eine ebenfalls bedeutende Rolle, jedes vierte Kind gelangte mit dem Pkw zum Kindergarten. Neuere Studien zur Verkehrsmittelwahl auf dem Kindergartenweg liegen leider nicht vor. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll die aktuelle Verkehrsmittelnutzung von Kindergartenkindern zu ermitteln, um die verschiedenen Programmteile des Programms "Kind und Verkehr" entsprechend gewichten zu können.

5.4.2 Mobilität im Schulalter

SCHULTE stellte in der bereits beschriebenen Studie aus dem Jahre 1978 (Erhebungszeitraum: 1975 – 1976) fest, daß die 6 - 12jährigen (n = 1.417) den Schulweg zumeist zu Fuß zurücklegten (72,1%). Es folgten die Nutzung des ÖPNV mit ca. 11% und das Fahrrad mit ca. 10%. Auch die Kinder und Jugendlichen zwischen 13 und 17 Jahren (n = 1.109) kamen am häufigsten zu Fuß zur Schule, mit 47,5% hatte diese Fortbewegung jedoch nicht mehr den Stellenwert wie bei den jüngeren Befragten. Das Fahrrad (15,2%) und besonders der ÖPNV (31,2%) traten weiter in den Vordergrund.

In der Replikationsstudie von WITTENBERG (1987) zeigte sich, daß die Schüler zwischen 6 und 12 Jahren (n = 1.237) den Schulweg am häufigsten zu Fuß zurücklegten (64%). Außerdem nutzten sie zu ca. 15% das Rad und zu 12% den ÖPNV. Die Kinder dieser Gruppe gingen mit zunehmendem Alter seltener zu Fuß und nutzten häufiger das Fahrrad. Die Gruppe der 13 - 17jährigen (n = 1.319) ging auf dem Schulweg zu ca. 30% zu Fuß. Sie fuhren zu ca. 33% mit dem Fahrrad und zu ca. 32% mit dem ÖPNV. Mit zunehmendem Alter wurde der ÖPNV häufiger benutzt.

Die Befragung von 1.131 Eltern in München, Köln und Jülich durch ELLINGHAUS UND STEINBRECHER (1996) nach der Verkehrsmittelwahl ihrer Kinder auf dem Weg zur Grundschule (schulpflichtige Kinder: n = 918) zeigt, daß die Kinder diese Entfernung meist zu Fuß zurücklegten (53%). Mit großem Abstand folgten das Fahrrad und der Schulbus (je 17%). Bei der Nutzung des Zufußgehens gab es deutliche Unterschiede zwischen den westlichen (49%) und den östlichen Bundesländern (63%).

Auch die Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Grundschule in Essen 1997 (LIMBOURG u. a., 1997) zeigte, daß die große Mehrheit der Kinder den Schulweg zu Fuß zurücklegt (Sommer 75% und Winter 78%). Mit dem Pkw wurden im Sommer 15% und im Winter 11% der Kinder zur Schule transportiert. Busse und Bahnen wurden von 9% (Sommer) bzw. 10% (Winter) der Kinder genutzt und nur 1% der Kinder kam mit dem Fahrrad zur Grundschule.

Eine Untersuchung der POLIZEI ESSEN (1997) erbrachte, daß Inline-Skates einen hohen Stellenwert bei der Fortbewegung von Grundschulkindern

haben. Von 2.914 Befragten im Alter zwischen 6 und 10 Jahren gaben 2.088 (72%) Kinder an, Inline-Skates zu benutzen. Signifikante Unterschiede waren zwischen Jungen und Mädchen nicht zu beobachten. Mit steigendem Alter stieg auch die Verfügbarkeit dieses Fortbewegungsmittels (6 Jahre: 57%, 10 Jahre: 80%).

ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) beobachteten in allen untersuchten europäischen Ländern (Deutschland, Frankreich, Belgien, Spanien und Italien), daß bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg das Zufußgehen im Vordergrund stand. Das Radfahren gewann mit zunehmendem Alter besonders in Deutschland und teilweise in Frankreich und Italien an Bedeutung. In der Nutzung des Schulbusses oder der Mitfahrt im Auto ließen sich keine länderspezifischen Nutzungsgewohnheiten ausmachen.

Eine neue Befragung aus Spanien (CENTENO und FERNÁNDEZ, 1997) mit 562 Eltern von 5- bis 12jährigen Kindern in den Städten Salamanca, León, Valladolid und Zamora zeigte, daß 75% der Kinder zu Fuß zur Schule gingen (davon 61% in Begleitung von Erwachsenen und 39% alleine oder in Begleitung von anderen Kindern). 18% wurden mit dem Auto zur Schule gebracht, 6% kamen mit dem Schulbus oder mit dem ÖPNV und nur 1% kam mit dem Fahrrad zur Schule. Von den Kindern, die ohne Begleitung zur Schule gingen, waren 2% vier Jahre oder jünger, 6% fünf Jahre, 9% sechs Jahre, 12% sieben Jahre, 25% acht Jahre, 26% neun Jahre und 20% zehn Jahre oder älter.

In Bezug auf die Aufenthaltsdauer im Straßenverkehr zeigte die Untersuchung aus Spanien, daß sich die Mehrheit der Kinder weniger als 15 Minuten alleine im Straßenverkehr aufhielt (53%). Zwi-

schen 15 Minuten und einer ½ Stunde nahmen 20% der Kinder alleine am Straßenverkehr teil. 13% der Kinder waren zwischen ½ und einer Stunde alleine auf der Straße und 8% zwischen 1 und 2 Stunden. Nur 7% der Kinder befanden sich mehr als 2 Stunden auf der Straße.

In Bezug auf das Radfahren zeigte die spanische Untersuchung folgende Ergebnisse: 88% der befragten Kinder durften bereits mit dem Fahrrad im Straßenverkehr fahren. Der Zeitpunkt des Beginns für das Radfahren lag bei 7% der Kinder unter 5 Jahren, bei 7% zwischen 5 und 6 Jahren, bei 10% zwischen 6 und 7 Jahren, bei 13% zwischen 7 und 8 Jahren, bei 17% zwischen 8 und 9 Jahren und bei 16% zwischen 9 und 10 Jahren.

Bei der Befragung von 14.902 Kinder und Jugendlichen im Alter von 11 bis 18 Jahren in Niedersachsen 1990 stellte ZIPPEL fest, daß ältere Kinder und Jugendliche besonders das Fahrrad (Sommer 33% und Winter 14%) und den ÖPNV (Sommer 48% und Winter 56%) auf dem Schulweg nutzten. Im Winter trat eine jahreszeitenabhängige Verschiebung der Radnutzung zum ÖPNV hin auf. Auf ihren Freizeitwegen nutzen die SchülerInnen besonders das Fahrrad, an zweiter Stelle folgte das Zufußgehen. Die Nutzung des Autos als Mitfahrer war häufiger als die des ÖPNV.

Auch in der Befragung von FLADE UND LIMBOURG (1997) von 1.185 SchülerInnen aus sechs westdeutschen Städten (Hamburg, Darmstadt, Bielefeld, Bottrop, Oberhausen, Münster) im Alter zwischen 11 und 18 Jahren zeigten sich ähnliche Ergebnisse. Die meisten Kinder und Jugendlichen kamen mit dem Fahrrad (Sommer 40% und Winter 17%) oder mit dem ÖPNV (Sommer 28% und Winter 43%) zur Schule. Zu Fuß gingen im

Sommer 21% und im Winter 24%. Mit dem Auto wurden im Sommer 13% und im Winter 20% zur Schule gebracht.

In der Untersuchung wurden den SchülerInnen einige weitere Fragen zu ihrer täglichen Verkehrsmittelnutzung gestellt. Hier wurden starke regionale Unterschiede festgestellt, so wurden z.B. zwischen 20% (Bottrop und Oberhausen) und 39% (Darmstadt) der Wege zu Fuß, zwischen 23% (Darmstadt) und 44% (Münster) der Wege mit dem Fahrrad, zwischen 20% (Hamburg) und 35% (Bielefeld) der Wege mit dem ÖPNV und zwischen 7% (Darmstadt) und 22% (Bottrop und Oberhausen) der Wege als Mitfahrer im Pkw zurückgelegt.

In Heidelberg (FLADE, 1997) gaben 355 befragte SchülerInnen im Alter zwischen 11 und 15 Jahren an, daß im Sommer 46% und im Winter 55% von ihnen den ÖPNV auf dem Schulweg nutzten. Das Rad (Sommer: 25%, Winter: 13%) und das Zufußgehen (Sommer: 21%, Winter: 24%) wurden deutlich seltener genutzt. Auf den alltäglichen Wegen wurde der ÖPNV nur noch auf 34% der Wege genutzt.

Bei einer Befragung von HOLEWEG (1998) mit einem modifizierten Modell des von FLADE und LIMBOURG (1997) benutzten Fragebogens bei 339 Essener SchülerInnen der Sek. I (10 -17 Jahre), stellte sich heraus, daß die Kinder und Jugendlichen dieser Stadt den Schulweg (Sommer) zum größten Teil zu Fuß (26%) oder mit dem ÖPNV (40%) zurücklegten. Bezogen auf alle zurückgelegten Wege zeigte sich, daß die Befragten 34% der Wege mit dem ÖPNV, 32% der Wege zu Fuß und jeweils 16% der Wege mit dem Fahrrad und als Mitfahrer im Pkw zurücklegten.

Eine Untersuchung von KÖHNE (1998), bei der ebenfalls eine modifizierte Form des von Flade und Limbourg (1997) benutzten Fragebogens eingesetzt wurde und in deren Rahmen 196 SchülerInnen der Sek. I in den Städten Bottrop und Oberhausen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden, ergab folgendes: während in Bottrop auf dem Schulweg (Sommer) das Radfahren bevorzugt wurde (BOT: 50% / OB: 21%), präferierten die Oberhausener Befragten den ÖPNV (OB: 45% / BOT 13%).

Im Vergleich mit den Daten von FLADE und LIMBOURG (1997) zeigte sich weiterhin, daß durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Oberhausen die Nutzung des ÖPNV gestiegen war.

Eine weitere ähnlich angelegte Untersuchung von FLADE und LOHMANN (1998) bei 290 Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 11 und 15 Jahren in den Städten Dresden und Halle zeigte, daß auch dort das Zufußgehen die wichtigste Fortbewegungsart auf dem Schulweg darstellte (68,5%/90,5%). Beim Vergleich beider Städte ließen sich jedoch signifikante Unterschiede besonders in der ÖPNV- (16,8%/6%) und Fahrradnutzung (12,3%/1%) erkennen. Die Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und Mitfahrt im Auto auf dem Schulweg war sowohl in Dresden als auch in Halle niedriger als die für Westdeutschland ermittelten Daten. Die Verkehrsmittelwahl auf allen Wegen in den beiden ostdeutschen Städten zeigt im Vergleich zu den für Westdeutschland ermittelten Daten eine leicht erhöhte Fußgängerquote und dafür eine verminderte Nutzung von ÖV- und Fahrrad.

Wie die bislang vorgestellten Untersuchungen zeigen, gehen die Grundschul Kinder in ganz Europa vorwiegend zu Fuß zur Schule - mit großen

regionalen Unterschieden. Bei den älteren Kindern der weiterführenden Schulen ändert sich die Verkehrsmittelwahl - die Kinder nutzen das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr häufiger als in der Grundschulzeit. Auch hier lassen sich jedoch regionale Unterschiede feststellen.

5.5 Mobilitätssozialisation im Kin-desalter

Unter Mobilitätssozialisation können alle Formen der sozialen Einflußnahme auf mobilitätsrelevante Kognitionen, Emotionen und Verhaltensweisen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen verstanden werden (KALWITZKI, 1994). Dazu gehören auch die zielgerichteten verkehrspädagogischen Maßnahmen in der Familie, im Kindergarten, in der Schule und in vielen außerschulischen Institutionen. Sie stellen allerdings nur einen Teil des gesamten Mobilitätssozialisationsprozesses dar. Daneben gibt es viele andere Sozialisationsfaktoren, die teilweise wesentlich wirksamer als die pädagogischen Einflußmöglichkeiten sind. Leider gibt es nur sehr wenig wissenschaftliche Arbeiten, die sich mit der Mobilitäts- bzw. Verkehrssozialisation befassen. Empirische Untersuchungen fehlen in diesem Bereich fast völlig. Aus diesem Grund haben die vorliegenden Erkenntnisse teilweise nur hypothetischen Charakter.

Die erste Phase der Mobilitätssozialisation findet in der Familie statt. Dort sind die Kinder sowohl geplanten erzieherischen Maßnahmen als auch ungeplanten sozialisierenden Einflüssen ausgesetzt. In der Familie werden die Grundsteine für die mobilitätsrelevanten Kognitionen, Einstellungen und Verhaltensweisen und für die Verkehrssicherheit im Kindesalter gelegt (LIMBOURG und GERBER, 1979). Aus diesem Grund muß die Verkehrssicherheitsarbeit in der Familie ansetzen. Eltern

sollten erfahren, welche Risiken die verschiedenen Mobilitätsformen für ihre Kinder darstellen und wie sie ihre Kinder auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten können. Das Programm "Kind und Verkehr" bietet dazu eine gute Grundlage und leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssozialisation im Kindesalter. Neben dem Sicherheitsaspekt sollten im Programm "Kind und Verkehr" allerdings auch noch die Verkehrsmittelwahl und -nutzung unter Umwelt- und Gesundheitsaspekten thematisiert werden, um u.a. einer möglicherweise zu starken Autoorientierung der Kinder und der Familien entgegenzuwirken.

In der heutigen Familie hat das Auto häufig eine so große Bedeutung, daß viele Kinder als erstes Wort nicht mehr "Mama" oder "Papa" sagen, sondern "Auto" (SETZEN, 1993). Der Pkw ist in den letzten 30 Jahren zum festen Bestandteil des kindlichen Alltags geworden. Kinder werden häufig im Auto transportiert, sie erleben Geborgenheit und Zuwendung beim Autofahren. Im Kinderzimmer spielen sie mit Spielzeugautos, und sie sehen die Autowerbung im Fernsehen (KALWITZKI, 1994). Aus diesen Gründen kann angenommen werden, daß viele Kinder in der ersten Phase ihres Lebens eine starke emotionale Beziehung zum Auto aufbauen.

Da das Auto den Kindern nur eine passive Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht, müssen sie - wenn sie ihre Wege selbständig zurücklegen wollen - andere Mobilitätsformen wählen. Dadurch werden sie auch anderen sozialisierenden Faktoren ausgesetzt (Vorbilder im Straßenverkehr, Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer, Unfälle, usw.).

Als selbständige "aktive" VerkehrsteilnehmerInnen nehmen Kinder als Fußgänger, Radfahrer und

Bus- und Bahnfahrer am Straßenverkehr teil. Die Mobilitätsbedingungen für diese Verkehrsteilnehmer-Gruppen haben sich in vielen deutschen Städten und Gemeinden durch die Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs deutlich verschlechtert. Dadurch machen Kinder häufig negative Erfahrungen im Straßenverkehr, sie fühlen sich durch den Autoverkehr bedroht (FLADE, 1994, LIMBOURG u.a., 1997, FLADE und LIMBOURG, 1997). Als Gefahren nannten die Kinder bei einer Befragung von LIMBOURG u. a. (1997), (1.347 Kinder aus den Klassen 3 bis 6 (Stadt Essen)):

- die zu schnell fahrenden Autofahrer
- den zu starken und dichten Autoverkehr
- die unvorsichtig abbiegenden Autofahrer
- parkende Autos auf Geh- und Radwegen
- die für Kinder ungünstige Ampelschaltung
- die fehlenden Querungshilfen
- die Rotfahrer an Ampeln
- die Nicht-Anhalter an Zebrastreifen
- Ein- und Ausfahrten

Je negativer die Erfahrungen als Fußgänger, Radfahrer und Bus- und Bahn-Nutzer im Straßenverkehr in der Zeit der Kindheit sind, desto wahrscheinlicher ist es, daß die von diesem negativen Image betroffenen Mobilitätsformen auch negativ bewertet werden. Aus diesen Gründen wollen junge Erwachsene nach dem Führerscheinwerb häufig fast nur noch Auto fahren (FLADE, 1994). Die Stärke der Motivation zum häufigen Autofahren scheint auch mit der positiven oder negativen Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer und Bus- und Bahnfahrer zusammenzuhängen. Je weniger fußgänger-, radfahrer- und ÖV-freundlich die Verkehrsraumgestaltung in einer Gemeinde ist, desto eher wollen Kinder und Jugendliche im Erwachsenenalter viel Auto fahren. Dadurch kommt

auch der Stadtplanung eine wichtige mobilitätssozialisierende Wirkung zu (FLADE und LIMBOURG, 1997). Daher sollte im Programm "Kind und Verkehr" sehr viel stärker als bisher die Kooperation mit den Kindern, den Eltern, den ErzieherInnen und der Stadt- oder Gemeindeverwaltung für eine kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung im Einzugsgebiet des Kindergartens thematisiert werden

Die Mobilitätssozialisation setzt sich in der gesamten Kindheit fort, so daß das Programm "Kind und Verkehr" konsequenterweise auch die Eltern von Schulkindern und die LehrerInnen ansprechen sollte. Die bislang existierenden Barrieren für eine Kooperation mit der Schule müßten dringend überwunden werden.

5.6 "Konsequenzen für das Programm Kind und Verkehr"

5.6.1 Veränderte Lebensräume von Kindern

Die Spielmöglichkeiten von Kindern in ihrem Wohnumfeld scheinen einen deutlichen Einfluß auf die Entwicklungsbedingungen von Kindern im psychomotorischen, kognitiven und sozialen Bereich zu haben. Aus diesem Grund sollten alle Kinder die Möglichkeit erhalten, sich in ihrem Wohnumfeld zu bewegen und zu spielen. Zusätzliche Bewegungsangebote im Kindergarten und in der Schule sind zwar sinnvoll, können aber nicht das freie Spiel mit anderen Kindern im Wohnumfeld ersetzen. Da die Bespielbarkeit eines Wohngebietes durch Kinder sehr stark vom Verkehrsaufkommen und von der Verkehrsraumgestaltung abhängt, sollte das Programm "Kind und Verkehr" in einem Baustein mit dem Schwerpunkt "kindorientierte Verkehrsraumgestaltung" die wichtigsten Kriterien für die Qualität von Aktionsräumen für

Kinder im Straßenraum noch stärker als bisher aufzeigen, z.B. Tempo 30 und Verkehrsberuhigung. Dabei sollte es nicht nur um die Analyse des Wohnumfeldes in Bezug auf die Gefährdung von Kindern gehen, sondern auch um die Möglichkeiten von Eltern, ErzieherInnen und LehrerInnen, die Verkehrsverhältnisse vor Ort zu ändern und im Sinne der Kinder zu verbessern. Dazu müßte über die zuständigen Ämter und Behörden informiert werden, die Moderatoren könnten die Ansprechpartner in der Gemeinde nennen. Musterbriefe an die Behörden und Ämter und Muster-Pressemitteilungen für die Lokalpresse könnten in diesem Baustein enthalten sein. Die Broschüre für Eltern zum Thema "Schulwegsicherung" (Verbandes der Schadensversicherer, VDS) ist hierfür ein gutes Beispiel. Weitere inhaltliche Schwerpunkte sollten auch noch die Kindergarten- und Schulwegsicherheit und die Sicherung von Spielräumen für Kinder durch Verkehrsberuhigung sein.

Dieser Baustein sollte für unterschiedliche Zielgruppen konzipiert werden:

- Stadt- und Verkehrsplaner in den Städten und Gemeinden
- ErzieherInnen
- LehrerInnen/SchulleiterInnen aus der Grundschule
- Eltern

Der Baustein sollte über die Bedeutung von Bewegung und Spiel im Wohnumfeld für die kindliche Entwicklung und für die Unfallprävention aufklären. Er sollte die Merkmale von kindgerechten Verkehrsräumen beschreiben und Eltern befähigen, sich für Veränderungen vor Ort bei der Stadt- oder Gemeindeverwaltung einzusetzen.

5.6.2 Mobilität und Verkehrsmittelwahl im Kindesalter

Vorschulkinder sind zum größten Teil (ca. 75 %) als Fußgänger im Straßenverkehr unterwegs - meistens in Begleitung ihrer Eltern. Diese Wege sollten im Rahmen des Programms "Kind und Verkehr" für das elterliche Verkehrstraining genutzt werden.

Damit Verkehrsübungen im Straßenverkehr auch unter den derzeitigen Verkehrsbedingungen einigermaßen gefahrlos möglich werden, müssen die Kindergartenwege nach dem Vorbild der Schulwege "gesichert" werden (Tempo 30, Verkehrsberuhigung, Aufpflasterungen usw.). Dadurch gelingt es vielleicht auch, einen Teil der ca. 25% der Kinder, die mit dem Pkw zum Kindergarten gebracht werden, für das zu Fuß gehen zu gewinnen - zusammen mit ihren Müttern oder Vätern. Ohne diese Übungsmöglichkeiten bleiben diese Kinder wahrscheinlich bis zum Schulbeginn ohne Verkehrstraining.

In diesem Zusammenhang sollte das Programm "Kind und Verkehr" die Eltern auf die Folgen des Bewegungsmangels in der Kindheit aufmerksam machen und sie animieren, mit ihren Kindern wieder häufiger zu Fuß zu gehen. Diese Fußwege können dann für ein frühzeitiges Fußgängertraining genutzt werden.

Kind und Verkehr sollte aber auch die anderen "aktiven" kindlichen Mobilitätsformen aus Unfallpräventionsgründen frühzeitig einbeziehen: Radfahren, Fahren mit Rollen (Rollschuhe, Inline-Skates usw.) und Bus- und Bahn fahren. Diese Mobilitätsformen werden teilweise auch schon im Vorschulalter häufig praktiziert - wie es die Kindergartenwege-Unfallstatistiken zeigen. Die unfallpräventive Arbeit in der Familie und im Kindergarten

kann Eltern aber auch auf Gefahren aufmerksam machen, die in der Schulzeit von großer Bedeutung sind.

Eltern sollten in Bezug auf die verschiedenen "aktiven" kindlichen Mobilitätsformen erfahren, wann die relevanten kindlichen Fähigkeiten ausreichend ausgebildet sind, was sie den Kindern auf bestimmten Altersstufen zutrauen können, welche Schutzvorrichtungen erforderlich sind und wie sie ihre Kinder angemessen auf die Teilnahme im Straßenverkehr vorbereiten können.

Das Thema "Kinder als Mitfahrer" im Pkw sollte stärker ausgebaut werden. Auf der einen Seite sollten die Sicherung der Kinder im Pkw, auf der anderen Seite aber auch die Problematik des Bewegungsmangels in der Kindheit angesprochen werden.

5.6.3 Mobilitätssozialisation

Da die erste Phase der Mobilitätssozialisation in der Familie stattfindet, muß das Programm "Kind und Verkehr" Eltern so früh wie möglich - noch vor der Kindergartenzeit - ansprechen. Eltern sollten schon vor der Geburt ihres Kindes erfahren, welche Risiken und Gefahren für ihr Kind mit den verschiedenen Formen der Mobilität zusammenhängen und geeignete Unfallvermeidungsstrategien kennenlernen. Auch der Zeitpunkt direkt nach der Entbindung bzw. der Geburt des Kindes könnte für die Verkehrssicherheitsarbeit genutzt werden. Eine dritte Möglichkeit zur Kontaktaufnahme mit den Eltern bieten die zehn Vorsorgeuntersuchungen beim Kinderarzt. Und auch die kirchliche Taufe könnte zur Aufklärung genutzt werden. Erst danach kommt die "klassische" Zusammenarbeit des

Programms "Kind und Verkehr" mit dem Kindergarten.

Da die Mobilitätssozialisation nicht mit Beginn der Schulzeit endet, sollte "Kind und Verkehr" auch die Eltern von Schulkindern ansprechen und mit der Schule zusammenarbeiten.

Da neben der Familie, dem Kindergarten und der Schule auch noch die Erfahrungen der Kinder als Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer und Mitfahrer im Pkw für die Herausbildung von mobilitätsbezogenen Kognitionen, Einstellungen, Emotionen und Verhaltensweisen von großer Bedeutung sind, sollte "Kind und Verkehr" sich für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung und Verkehrsraumgestaltung einsetzen. Kinder werden dann mit umweltverträglichen Mobilitätsformen weniger negative Erfahrungen machen. Häufigkeit und Stärke negativer Erfahrungen unserer Kinder als sog. "schwache" Verkehrsteilnehmer führten zu einer Ablehnung der entsprechenden Verkehrsarten und begünstigten die spätere Autoorientierung.

6 Der Kindergarten und die vorschulische Verkehrserziehung im Wandel der Zeit

Aufgabe des Kindergartens ist es, die Kinder in Kooperation mit den Eltern frühzeitig im psychomotorischen, kognitiven und sozialen Bereich zu fördern- auch im Lebensbereich "Verkehr und Mobilität".

Zusätzlich hat der Kindergarten, neben der Erfüllung eines bestimmten Grundbildungsanspruches, auch sozialfürsorgerische Aufgaben zu erfüllen. Konkret bedeutet dies, daß gerade Kinder aus sozial schwächeren Familien durch den Besuch eines Kindergartens frühzeitig in ihrer sozialen und kognitiven Entwicklung unterstützt und gefördert werden sollen (GROSSMANN, 1992).

6.1 Veränderungen des Kindergartens zwischen 1970 und 1997

Die öffentliche Kleinkinderziehung in Deutschland hat im Verlauf ihrer Geschichte wohl nie mehr im Zentrum des öffentlichen Interesses gestanden als Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre. Der Deutsche Bildungsrat faßte 1970 in einem "Strukturplan für das Bildungswesen: Elementarbereich" die Reformvorschläge der 60er Jahre vorläufig zusammen. Dabei wurde der Kindergarten als "Elementarbereich" dem künftigen Bildungssystem zugeordnet. Neben die herkömmliche sozialpolitische Aufgabe der Versorgung rückte als primäre Funktion des Kindergartens die allgemeine pädagogische Förderung möglichst aller Kinder in den Mittelpunkt (BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND WISSENSCHAFT, 1970; ERNING u.a., 1987, BECKER-TEXTOR, 1995).

Auch unter Berücksichtigung der Vorstellung der traditionellen Kindergartenpädagogik wurde im Gesamtbildungsplan 1973 vorgeschlagen, bezüglich der Entwicklung neuer Spiel- und Lernangebote "von der realen Lebenssituation der Kinder auszugehen und durch gezielte Förderung die Kinder instandzusetzen, ihre Lebenssituation zu beeinflussen und zunehmend selbständiger zu bewältigen; zugleich sollen die Kinder befähigt werden, sachliche Probleme soweit als möglich gemeinsam zu lösen und soziale Konflikte zu verstehen, zu meistern oder zu ertragen" (DEUTSCHER BILDUNGSRAT, 1973). Das Gutachten des Deutschen Bildungsrates nahm demnach die Kritik an ausschließlich auf kognitive Frühförderung ausgerichteten Lernprogrammen auf und betonte zunehmend den Vorrang des sozialen Lernens im Kindergarten (ERNING u.a., 1987).

In der zweiten Hälfte der 70er Jahre, spätestens mit Beginn der 80er Jahre, verlor der Kindergarten wieder seine bildungspolitische Priorität (RAAB und RADEMACHER, 1980). Der Staat zog sich zunehmend aus der offensiven Reformpolitik zurück und überließ damit das Feld wieder weitestgehend den freien und öffentlichen Trägern.

In den 90er Jahren existiert die Priorität vorschulischer Erziehung nicht mehr, die Bildungspolitik ist mehr Krisenintervention, denn eine Stützung langfristig ausgelegter Reformen. Viele Reformvorschläge und -konzepte haben sich nicht im Kindergartenalltag der 90er Jahre niederschlagen können. Zu den unerledigten Teilen der Reform sind auf verschiedenen Ebenen neue Akzente hinzugekommen. Einige sollen im folgenden in Anlehnung an ZIMMER (1990) aufgezeigt werden:

- Es besteht in den 90er Jahren ein ausdrückli-

ches Interesse von Seiten der Eltern, ihre Kinder im Kindergartenalter so versorgt zu wissen, daß beide Elternteile berufstätig sein können. Die diesbezüglichen Einstellungen haben sich gewandelt, Erwerbstätigkeit und Elternrolle werden heute als durchaus vereinbar angesehen, wenn geeignete Formen der Kinderbetreuung vorhanden sind.

- Die Auffassung vom Kindergarten als familienergänzende Einrichtung trifft in den 90er Jahren immer weniger die Wirklichkeit, da immer weniger Kinder in einer Familie im herkömmlichen Sinne aufwachsen; andere Beziehungsformen (nicht eheliche Partnerschaften, Alleinerziehende, vgl. Kapitel 7.1) sind häufiger anzutreffen (ZIMMER, 1990).
- Die Integration behinderter Kinder in den Kindergartenalltag ist ein Ziel des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, gesetzliche Grundlagen sind hierfür jedoch nicht gegeben.

6.2 Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen der öffentlichen Kleinkinderziehung

Den politisch-rechtlichen Rahmen der institutionalisierten Kleinkinderziehung bildet in Deutschland das Jugendwohlfahrtsgesetz (JWG), das auf das Reichsgesetz für Jugendwohlfahrtspflege (RJWG) von 1922 zurückgeht.

Der Betrieb der Kindergärten als sozialfürsorgische Einrichtungen ist einer Vielfalt öffentlicher und freier Träger der Jugendhilfe unterstellt (BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND WISSENSCHAFT, 1970; ERNING u.a., 1987). Kindergärten werden heute in öffentlicher (Städte und Gemeinden), in freier (Verbände der Freien Wohlfahrtspflege, Kirchen oder sonstige Religi-

ongemeinschaften) oder in privater Trägerschaft betrieben (GROSSMANN, 1992).

Anders sieht es bei Ganztageseinrichtungen, Krippen und Horten aus: dort liegt der Hauptanteil bei öffentlichen Trägern (DEUTSCHER BILDUNGSRAT, 1970; GROSSMANN, 1992).

Mit Inkrafttreten des Kinder- und Jugendhilfegesetzes am 01.01.1991 (KJHG) wurde für den Bereich der Kinderbetreuung, und damit auch für den Kindergarten, eine grundlegend neue gesetzliche Basis geschaffen. Der dritte Abschnitt "Förderungen von Kindern in Tageseinrichtungen und in Tagespflege" regelt in den Paragraphen 22 bis 25 sowohl die Grundsätze zur Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen als auch die Ausgestaltung des Förderangebotes und die Unterstützung selbstorganisierter Förderung von Kindern. Entsprechend dieser selbstorganisierten Ausgestaltung gibt es in den einzelnen Bundesländern ganz unterschiedliche Kindergartengesetze, die das Arbeitsfeld Kindergarten samt seinen Raum- und Personalbedingungen und pädagogischen Inhalten bestimmen (BECKER-TEXTOR, 1995).

Konkret ist die Einrichtung und der Betrieb von Kindergärten in sehr hohem Maße abhängig von der jeweiligen Verwaltungsstruktur (ERNING u.a., 1987). Den Jugendämtern fällt es zu, den Bedarf an Kindergartenplätzen festzustellen und mit Hilfe von freien, wenn nötig auch öffentlichen Trägern, entsprechend ausgerichtete Einrichtungen zu schaffen. Die Träger haben die Aufgabe, die Planung und den Betrieb der Kindergärten vorzunehmen, das Personal anzustellen sowie die Erziehungsrichtlinien und die Rechtsvertretung der Einrichtungen festzulegen.

Folgende sechs Spitzenverbände sind hier zu nennen (ERNING u.a., 1987; BECKER-TEXTOR, 1995):

- Arbeiterwohlfahrt
- Deutscher Caritasverband
- Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband
- Deutsches Rotes Kreuz
- Diakonisches Werk
- Zentralwohlfahrtsstelle der Juden in Deutschland

Auf Landes- und Bundesebene haben sich diese sechs Verbände in der Rechtsform des eingetragenen Vereins organisiert und zur Bundesarbeitsgemeinschaft der freien Wohlfahrtspflege zusammengeschlossen, um gemeinsam mit den Behörden verhandeln zu können. Erst wenn sich von den oben genannten Verbänden keiner zur Trägerschaft bereitfindet, übernehmen die Kommunen die Einrichtung und den Betrieb von Kindergärten (ERNING u.a., 1987).

6.3 Versorgungsquote und Personalentwicklung im Kindergarten

Bis 1980 sollten für 70% aller Drei- und Vierjährigen ein Kindergartenplatz und für 85% aller Fünfjährigen ein Platz vorhanden sein. Erreicht wurde bis zum Jahr 1986 eine Versorgungsquote von 78,9% und bis 1994 sogar von 91% (siehe Tab. 16).

1970	1975	1986	1994
39%	65%	79%	91%

Tab. 16: Entwicklung der Versorgungsquote für 3- bis 6jährige Kinder

Quellen: HERZBERG u. LÜLF, 1984; BUNDESMINISTERIUM FÜR JUGEND, FAMILIE, FRAUEN u. GESUNDHEIT, 1990, DEUTSCHES JUGENDINSTITUT, 1998

Seit 1996 gibt es das gesetzlich verankerte Recht (§24 des Kinder- und Jugendhilfegesetzes) auf einen Kindergartenplatz für Kinder zwischen drei und sechs Jahren. Nach einer Übergangszeit, die die Umstrukturierung ermöglichen sollte (§24a), ist es am 01.01.1999 in Kraft getreten.

Die Betreuung und erzieherische Arbeit in Kindergärten liegt heute wie vor 30 Jahren in den Händen von Sozialpädagoginnen, Erzieherinnen und Kinderpflegerinnen sowie bei nicht pädagogisch ausgebildeten Kräften und Praktikantinnen (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUGEND, FAMILIE, FRAUEN UND GESUNDHEIT, 1990, DEUTSCHES JUGENDINSTITUT, 1998: Ca. 98% der in Kindergärten beschäftigten Personen sind Frauen, aus diesem Grunde werden die Berufsbezeichnungen aus dem Arbeitsfeld "Kindergarten" in der weiblichen Form verwendet.). Die ersten beiden Personengruppen, Sozialpädagoginnen und Erzieherinnen, sind die Fachkräfte der Kindergarten-erziehung. Sie stellten, zumindest in den 70er Jahren, jedoch nur 45% der gesamten Erzieher-schaft des Kindergartens. Legt man die Definition für "Fachkräfte" zugrunde, die 1973 von der Bundesländer-Kommission im Elementarbereich formuliert wurde (Mindestqualifikation: Fachschulausbildung), so waren 1984 im Kindergartenbereich bundesdurchschnittlich 60% der MitarbeiterInnen Fachkräfte. 1994 war der Anteil der Fachkräfte dann wieder auf 56% gesunken (DEUTSCHES JUGENDINSTITUT, 1998).

Heutzutage müssen, laut Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales, in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindergärten in jeder Gruppe neben der Gruppenleiterin eine Ergänzungskraft oder eine Berufspraktikantin tätig sein. In eingruppigen Hortgruppen sind zwei sozialpädagogische Fachkräfte einzusetzen, in Einrichtungen, in denen in drei oder mehr Gruppen mindestens 50% der Kinder über Mittag betreut werden, soll zusätzlich eine sozialpädagogische Fachkraft tätig sein (MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES DES LANDES NRW, 1996; § 5).

Die Gruppenstärke in Kindergärten sollte, heute wie auch vor 30 Jahren, 25 Kinder nicht überschreiten (DEUTSCHER BILDUNGSRAT, 1970; MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES DES LANDES NRW, 1996, § 3). Diese Gruppengröße kann aber oftmals nur durch den Einsatz von nicht ausreichend geschultem Personal betreut werden (DEUTSCHER BILDUNGSRAT, 1970).

6.4 Elternarbeit im Kindergarten

Die Erziehung im Kindergarten ergänzt und unterstützt die Erziehung des Kindes in der Familie. Um diesem Erziehungs- und Bildungsauftrag gerecht zu werden, ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Eltern und Erzieherinnen erforderlich (ANGSTMANN, 1978).

Die Beziehungen zwischen Erzieherinnen und Eltern können darüber hinaus von strukturellen Faktoren beeinflusst werden, beispielsweise von verschiedenen rechtlichen Zuständigkeiten, die eine gute Kooperation erschweren können. Da die Eltern nicht Träger des Kindergartens sind, können sie keine Aufsichtsfunktion über die Erzieherinnen ausüben. Der Vorteil dabei ist für die Erzieherin-

nen, daß diese sich vor überzogenen Forderungen der Eltern besser schützen können. Auf der anderen Seite hat dies für die Eltern den Nachteil, daß sich die Erzieherinnen berechtigten Wünschen der Eltern leichter verschließen können und möglicherweise wenig Interesse entwickeln, die Eltern stärker in die Arbeit mit einzubeziehen (WOLFRAM, 1995). Eine intensive Vorbereitung seitens der Erzieherinnen, etwa durch Fortbildung, Supervision, Gespräche und Literatur, könnte hierbei Abhilfe schaffen, ist jedoch bei der bereits beschriebenen Beschäftigungsstruktur wohl nicht realisierbar (MERKER, 1993).

Eine von WOLFRAM (1995) in Stuttgart durchgeführte, qualitative Untersuchung, bei der Interviews mit 47 Erzieherinnen aus verschiedenen Regelkindergärten durchgeführt wurden, brachte folgende Ergebnisse:

Der Zugang zu ausländischen Eltern wurde durch sprachliche Verständigungsprobleme, differierende Wertvorstellungen und kulturelle Hintergründe erschwert. Mehr als die Hälfte der Erzieherinnen beschrieb Methoden, durch welche sie den Kontakt zu den Eltern aufzunehmen und zu intensivieren versuchten:

- Die "Begegnung zwischen Tür und Angel" diente am häufigsten der Kontaktpflege, sie wurde von einem Drittel der Befragten angesprochen.
- Verabredete Gespräche oder Hausbesuche erwähnten je rund ein Sechstel.
- Einzelne Erzieherinnen schilderten darüber hinaus besondere Aktivitäten, wie etwa Hospitationen im Kindergarten und Elternstammtische.

10% der Befragten spürten Unsicherheiten in der Beziehung zu den Eltern und ließen ein Gefühl von Unterlegenheit entstehen. Ebenfalls 10% ärgerten

sich über die Überheblichkeit einzelner Eltern. Nur einige Erzieherinnen fragten Eltern nach ihren Vorstellungen über die Kindergartenarbeit. Mehr als 50% von ihnen berichteten jedoch von Eltern, welche von sich aus Wünsche äußerten und zwar:

- nach gezielter Vorbereitung auf die Schule,
- nach besonderer Beachtung des eigenen Kindes und
- nach Zusammenarbeit bezüglich der Entwicklung des Kindes.

80% der Befragten äußerten sich über die Ziele der Elternarbeit: Mütter und Väter sollten etwas

- über das pädagogische Konzept,
- über das Verhalten ihres Kindes und
- über besondere Ereignisse im Kindergarten erfahren.

Elternbildung war für fast zwei Drittel der Erzieherinnen ein wichtiger Teil ihrer Arbeit. Auf Elternabenden, Eltern-Kind-Nachmittagen und in Gesprächen wurden den Eltern pädagogische Anregungen gegeben.

6.5 Materielle Ausstattung und Räumlichkeiten

Für die Ausstattung von Kindergärten bestehen behördliche Vorschriften über Raumgrößen, sanitäre Einrichtungen, Brand- und Unfallschutzmaßnahmen etc.. Die Einhaltung der "Empfehlungen zum Bau und zur Ausstattung von Tageseinrichtungen für Kinder" des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales von 1994 ist jedoch nicht Voraussetzung für die Erteilung der Betriebserlaubnis nach § 45 KJHG. Auszüge aus diesen Empfehlungen sind im folgenden aufgeführt:

Standort im Wohnbereich

Tageseinrichtungen für Kinder sollen in günstiger

und geschützter Lage gebaut werden. Wohnbereichsnahe Einrichtungen vermeiden lange Fahrtstrecken, sie können in der Gruppenzahl begrenzt sein und bleiben somit für die Kinder in diesem Alter überschaubar. Für Familien ist die Tageseinrichtung für Kinder ein Begegnungsort innerhalb des Gemeinwesens. Auf diese Weise wird die Mitverantwortung und Anteilnahme der Eltern für die Einrichtung gestärkt. Neubauten sollten so gestaltet sein, daß sie an veränderte Bedarfslagen flexibel angepaßt werden können.

Außenspielbereich

Angesichts des eingeschränkten Spielraumes für Kinder im Freien bleibt es wichtig, Kindern in Tageseinrichtungen eine ausreichende Außenspielfläche anzubieten. Diese muß den unterschiedlichen Aktivitäten der Kinder entsprechen, ihr Bewegungs-, Erkundungs- und Spielbedürfnis befriedigen und ihre Motorik entwickeln und differenzieren helfen. Die Gestaltung ist der Altersstufe entsprechend vorzunehmen. Auf die Außenspielfläche sollte nur verzichtet werden, wenn sie am Gebäude nicht bereitgestellt werden kann. Dann sollte allerdings ein vergleichbarer Ausgleich ermöglicht werden." (MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES, 1996)

6.6 Verkehrserziehung im Kindergarten

Die Verkehrserziehung im Elternhaus und im Kindergarten sollten ineinandergreifen und sich ergänzen. Bei der Modifizierung des Elternprogramms "Kind und Verkehr" müssen daher Ansätze und Veränderungen der Verkehrserziehung im Elementarbereich berücksichtigt werden.

In seinen Anregungen für Kindergärtnerinnen stellte MUNSCH (1969) fest, daß Verkehrserziehung zwei Aspekte beinhalten sollte, die Verkehrserziehung im eigentlichen Sinne und das Schützen der Kinder vor Verkehrsgefahren. Der Aspekt des Schützens bezog sich hierbei auf die Wege des Kindes zum Kindergarten und nach Hause zurück. Für diese Wege waren nach Meinung von MUNSCH ausschließlich die Eltern verantwortlich, Kindergärtnerinnen waren jedoch zu fachlich fundierter Beratung verpflichtet.

In "Verkehrserziehung in der Großstadt" des SENATORS FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR, BERLIN (1980) wurde festgestellt, daß eine vom Kindergarten her aufbauende Verkehrserziehung sich in folgendem allgemeinen Bedingungs Zusammenhang befindet:

Zum einen folgt sie dem Erziehungsauftrag der Kindertagesstätten, den Kindern Angebote zu machen, um soziale Verhaltensweisen zu erfahren, zu erproben und zu erlernen. Verkehrsgerechtes Verhalten ist ein wichtiger Bestandteil von sozialer Kompetenz überhaupt und wird zuverlässiger gelernt, wenn frühzeitig und altersentsprechend darauf vorbereitet wird. Zum anderen gilt immer, in der kindergartenspezifischen Vermittlungsmethode von konkreten Situationen auszugehen, in denen Kinder leben und die sie zu bewältigen haben.

Die spezielle Zielbestimmung der Verkehrserziehung ist die Vorbereitung der Kinder auf den späteren Schulweg. Sie müssen die Fähigkeit zum selbständigen Überqueren der Straße – gerade in komplexen und unbekanntem Verkehrssituationen – sicher beherrschen. Sie sollen Aufmerksamkeit und Verständnis für die Abläufe im Straßenverkehr erwerben und vorbereitet werden, eigene Lösungsstrategien in der Realität entwickeln zu kön-

nen (DER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR, BERLIN, 1980).

Verkehrserziehung sollte jedoch nicht nur als mehr oder weniger passives Überlebenstraining des Kindes in Bezug auf den "Gegner" Auto verstanden werden. Zur Verkehrserziehung gehören auch noch folgende Inhalte:

- Verhalten als Fußgänger auf dem Gehweg,
- Verhalten als noch nicht achtjähriger Radfahrer (heute: bis zu 10 Jahren) auf dem Gehweg,
- Verhalten als Fahrer von Spielfahrzeugen,
- Verhalten als Rollschuhläufer,
- Verhalten auf der Rolltreppe,
- Verhalten in Bus und U-Bahn,
- Verhalten als Mitfahrer im Pkw usw.

Mit der speziellen Förderung all dieser Kompetenzen sind Kindergärten und deren Erzieherinnen heute überfordert, es ist jedoch möglich, bei den Kindern Grundlagen zu schaffen und verkehrsgerechtes Verhalten zu fördern (DER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR, BERLIN, 1980).

Während die Verkehrserziehung in den 60er und 70er Jahren noch als primäre Elternaufgabe gesehen wurde, stellte KLÜSCHE 1981 fest, daß der Kindergarten ebenfalls einen Hauptteil der kindlichen Verkehrserziehung übernehmen muß. Neben der eigentlichen Schulung der Kinder können die Erzieherinnen die Eltern bei ihrer Verkehrsanleitung unterstützen.

Die speziellen Schwerpunkte der Verkehrserziehungsarbeit im Kindergarten sah er in:

- der Bewegungserziehung

Sie eignet sich für die Kindergartenarbeit, wenn dort ein Raumangebot mit Gruppenraum, Turnraum oder Rasenfläche zur Verfügung steht, das im häuslichen Bereich fehlt. Außerdem machen Bewegungsübungen in der Gemeinschaft mehr Spaß als trockene Einzelgymnastik.

- der Zeichen- und Regelkunde,

Die Vermittlung von Verkehrszeichen sollte auf das Nötigste beschränkt bleiben und nur die Zeichen herausgreifen, die die kindliche Verkehrsteilnahme direkt berühren wie Fußgängerzeichen, Radfahrrhinweise und die wichtigsten Vorfahrtschilder

- und der Förderung der Kommunikationsfähigkeit.

Kommunikationsfähigkeit ist ein wichtiger Schritt zur unabhängigen kindlichen Verkehrsteilnahme. Kinder sollen von Anfang an gewöhnt sein, zu übrigen Verkehrsteilnehmern Kontakt zu suchen. Kontakte zwingen zur Absprache, vermindern die Anonymität und ermöglichen durch den Zwang zur Interaktion erst Partnerschaft auf der Straße. Gerade die Förderung der Kommunikationsfähigkeit ist Teil der Sozialerziehung im Kindergarten und sollte bewußt auf die Verkehrswelt ausgedehnt werden (KLÜSCHE, 1981).

MANZEY und GORGES faßten diese Erziehungsziele 1986 noch einmal gebündelt zusammen. Sie verstanden unter Verkehrserziehung alle erzieherischen Einwirkungen auf Einstellungen und Verhaltensweisen der Kinder mit dem Ziel des situationsgerechten, autonomen und kompetenten Verhaltens im Straßenverkehr. Dem Kindergarten kam die Aufgabe zu, dieses Verhalten zu entwickeln und zu fördern (MANZEY und GORGES, 1986).

6.6.1 Programme zur Verkehrserziehung im Elementarbereich

In der Bundesrepublik gibt es neben dem Programm "Kind und Verkehr" verschiedene Ansätze zur Verkehrserziehung im Kindergarten. Die wichtigsten Ansätze werden wie folgt dargestellt:

Deutschland / Schweden: Kinder – Verkehrs – Club (KVC)

Der Kinder-Verkehrs-Club wurde in Schweden durch die National Society for Road Safety (NTF) ins Leben gerufen. Mitglieder dieses Clubs können Kinder im Alter zwischen 3 – 7 Jahren werden. In halbjährlichen Abständen bekommen die Mitglieder Informations- und Arbeitsmaterialien für Kinder und Eltern, Arbeitsblätter, Puzzle und Spiele per Post zugestellt. Die Inhalte der Materialien beziehen sich nur auf Kinder als Fußgänger, nicht auf radfahrende Kinder. Die Clubs verfolgen das Ziel, die Eltern über die begrenzten Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr zu informieren und ein kontinuierliches Training anzuregen, damit die Kinder den Anforderungen des Verkehrs gewachsen sind (WEST u.a., 1993).

Der deutsche Kinder-Verkehrs-Club bestand von 1976 - 1997 als Einrichtung der Deutschen Verkehrswacht nach dem Modell des beschriebenen schwedischen Clubs und wurde mit dem Programm "Kind und Verkehr" abgestimmt. Der Club sprach Eltern mit 3 - 6jährigen Kindern an, um sie über die Gefahren des Aufenthaltes im Straßenraum zu informieren. Die Inhalte dieses Programms wurden über Broschüren ("Elternpost") und Brettspiel-Bausteine, die dem jeweiligen Entwicklungsstand des Kindes angepaßt waren, vermittelt (COLDITZ, 1993). Neben Deutschland hat-

ten auch andere Länder, wie z.B. England, das Modell des schwedischen Kinder-Verkehrs-Clubs übernommen.

WEST u.a. (1993) untersuchten 1990 und 1991 bei 1.600 Kindern im Alter zwischen 3 und 4 Jahren und ihren Eltern in insgesamt 13 Grafschaften die Wirksamkeit des in England eingeführten Kinder-Verkehrs-Clubs. Das Augenmerk lag hierbei auf der möglichen Erhöhung des Wissens über sicheres Verhalten im Straßenverkehr bei Kindern und der Häufigkeit der elterlichen Unterweisung. Es zeigte sich, daß die Mitgliedschaft im Club keine Auswirkungen auf das Verhalten bei der Fahrradüberquerung hatte; ebenso konnte keine erhöhte Unterweisungs- und Beaufsichtigungsrate bei den Eltern dieser Kinder festgestellt werden. Das Verkehrswissen und das allgemeine Gefahrenbewußtsein war bei den Mitgliedern erhöht. Hier konnten Unterschiede zwischen den Geschlechtern und dem sozialen Status festgestellt werden. Kinder aus Arbeiterfamilien wiesen ein geringeres Verkehrswissen und eine größere Bereitschaft, ohne Unterweisung auf der Straße zu spielen, auf. Das Verkehrswissen war bei Jungen höher als bei Mädchen, gleichzeitig wiesen die Jungen jedoch auch ein höheres Risikopotential in ihrem Verhalten auf.

In einer Evaluationsstudie zur Wirksamkeit im Bereich der Unfallverhinderung des schwedischen Kinder-Verkehrs-Clubs befragten GREGERSEN und NOLEN (1994) 777 kindliche Mitglieder und ihre Eltern und 532 Nicht-Mitglieder und ihre Eltern. Die Untersuchung zeigte, daß Mitglieder des Clubs trotz häufiger betriebener theoretischer Verkehrserziehung kein geringeres Unfallrisiko aufwiesen, sondern ein höheres. Die Nutzung von technischen Schutzmaßnahmen, wie z.B. dem

Fahradhelm, trat bei Mitgliedern häufiger auf. Es gibt Anzeichen dafür, daß die Inhalte des Club-Programms zu stark den Sicherheits- und Schutzaspekt betonen, statt eine sinnvolle Anleitung zur Verkehrserziehung zu geben.

Deutschland: Aktionen der Vorschulparlamente

Die in Deutschland etablierten Vorschulparlamente, gefördert durch die Daimler-Benz AG, werden in Arbeitskreise der Regionen Nord, West, Südwest und Süd zusammengefaßt und sind den jeweiligen örtlichen Verkehrswachten angegliedert. Die Arbeitskreise oder -gruppen betreiben Situationsanalyse, Projektvorbereitung und -durchführung, planen Ausstellungen und führen Fortbildungsseminare durch. Als Beispiele können hier genannt werden:

- Eltern - Kind - Erzieherinnen - Seminare
- Gesprächsrunden im häuslichen Umfeld ausländischer Familien
- Informationsmaterial zu Tempo 30 und Kinderrückhaltesysteme
- Aktionen mit Lokalzeitungen
- Fortbildung im Bereich Verkehrserziehung für Erzieherinnen und Eltern

Eltern-, Kinder-, Erzieherinnen - Seminare (EKE - Seminare)

Die EKE - Seminare sind vor allem praktisch ausgerichtet und beinhalten gemeinsame Spiele, Demonstrationen und verkehrspraktische Übungen. Vorteil dieses Seminarskonzeptes ist es, daß alle direkt an der Verkehrserziehung des Kindes Beteiligten teilnehmen.

Fortbildung für Erzieherinnen

In zweitägigen Fortbildungsveranstaltungen werden gemeinsam Grundlagen der Verkehrserzie-

hung erarbeitet und Ideen für die Praxis entwickelt (COLDITZ, 1993)

6.7 Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"

In den letzten 30 Jahren hat sich der Kindergarten von einer Bewahranstalt für Kinder zu einer anerkannten, pädagogisch ausgerichteten Einrichtung entwickelt. Aufgabe des Kindergartens ist es, die Kinder in Kooperation mit den Eltern frühzeitig in psychomotorischen, kognitiven und sozialen Bereichen zu fördern - auch im Lebensbereich "Verkehr und Mobilität".

In den gesetzlichen Grundlagen für die Erziehungsarbeit im Elementarbereich wird ausdrücklich eine Zusammenarbeit von Kindergarten und Eltern gefordert. Dieser rechtliche Rahmen bietet eine gute Grundlage für die Kooperation von "Kind und Verkehr" und Kindergarten. Die vorschulische Verkehrserziehung im Kindergarten und das Programm "Kind und Verkehr" müßten allerdings besser aufeinander abgestimmt werden. Eine Koordination mit den Aktivitäten der Vorschulparlamente im Kindergarten erscheint dringend erforderlich. Hilfreich für die Akzeptanz von "Kind und Verkehr" wäre auch die Integration von Kind und Verkehr in die ErzieherInnen-Ausbildung und -fortbildung.

In den letzten Jahren haben sich durch das Recht aller Kinder auf einen Kindergartenplatz einige Probleme ergeben, die eine qualifizierte pädagogische Arbeit im Kindergarten erschweren. So mußten die Gruppengrößen erhöht und weniger qualifiziertes Personal eingestellt werden, um dem rechtlichen Versorgungsanspruch gerecht werden zu können. Von dieser problematischen Entwicklung ist auch die Elternarbeit im Kindergarten betroffen.

Daneben scheint es aber auch noch andere Gründe für die Verringerung der elterlichen Bereitschaft zum Besuch von Elternabenden oder andere Arten von Elternveranstaltungen zu geben. Leider gibt es hierzu kaum empirische Forschungsergebnisse. Aus diesem Grund wäre es erforderlich, die derzeitige Motivation von Eltern zum Besuch von Elternveranstaltungen zu untersuchen - nicht nur für den Bereich der Verkehrsunfallprävention. Dabei ist zu fragen, ob nicht andere Formen der Elternarbeit im Kindergarten für die heutige Zeit erfolgversprechender sein könnten. Für das Programm "Kind und Verkehr" bedeutet dies, daß neben dem Kindergarten auch noch andere Möglichkeiten der Elternansprache gefunden werden sollten (Babypflegekurse, Kinderarztpraxen, Familienbildungstätten, Fernsehen usw.)

Zusätzlich sollte auch noch eine stärkere Zusammenarbeit mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der freien Wohlfahrtspflege und ihren Mitgliedern (Arbeiterwohlfahrt, Deutscher Caritasverband, Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband, Deutsches Rotes Kreuz, Diakonisches Werk, Zentralwohlfahrtsstelle der Juden in Deutschland) angestrebt werden, um die Durchführung von "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen besser koordinieren zu können.

7 Erziehung und Verkehrserziehung in der Familie im Wandel der Zeit

7.1 Die Familie

Zum Ende des 20. Jahrhunderts werden unter den (auch rechtlich) sehr weit gefaßten Familienbegriff nicht nur Ehepaare mit Kindern, sondern auch Alleinerziehende mit Kindern und unverheiratete Paare (in Wohn- und Wirtschaftsgemeinschaften) eingeordnet.

Sowohl in Deutschland als auch in den meisten anderen westlichen Industrienationen, haben innerhalb der letzten Jahrzehnte diejenigen Familienformen statistisch zugenommen, die im Hinblick auf den Familienbildungsprozeß und auf die Rollenverteilung nicht dem "Normalitätsmuster" entsprechen.

So hat in den letzten 20 Jahren die Zahl der Ein-Elternteil-Familien stark zugenommen: während beispielsweise im Jahr 1972 der Anteil Alleinerziehender an allen Familien mit Kindern unter 18 Jahren 8% ausmachte, lag ihr Anteil im Jahr 1996 bei 19% (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998).

Der starke Anstieg von Ein-Elternteil-Familien ist im wesentlichen eine Folge der wachsenden Scheidungszahlen (jede dritte Ehe wird geschieden). Es hat eine Zunahme von alleinerziehenden Müttern um 10% gegeben, dabei stieg der Anteil der ledigen und geschiedenen Mütter, während der der verwitweten zurückging. In den neuen Bundesländern ist der Anteil der Alleinerziehenden höher. In Deutschland sind die nichtehelichen Lebensgemeinschaften, im Gegensatz beispielsweise zu Skandinavien, eher als eine neue Lebensform im

Jugendalter beziehungsweise während der Postadoleszenz zu definieren (NAVE-HERZ, 1994). Im Jahr 1994 lebten von allen 20- bis 25jährigen 9,2% in einer nichtehelichen Gemeinschaft, von den 25- bis unter 35jährigen 3,8%, von allen 35- bis 55jährigen 3,4% und von den über 55jährigen nur 1,5% (DEUTSCHES JUGENDINSTITUT, 1994).

Die Zahlen der Eheschließungen in unserem Jahrhundert nahmen von 11 je 1.000 Einwohner in der Bundesrepublik und 12 in der DDR im Jahr 1950, auf 5 in Gesamtdeutschland im Jahr 1998 ab. Die Zahl der Scheidungen dagegen verdoppelte sich in dem gleichen Zeitraum (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1991, 1993, 1998).

Trotz der Zunahme anderer Familienformen und der erhöhten Scheidungsrate sind Eltern-Familien (1992: ca. 80% aller Familienformen) mit formaler Eheschließung, dominant geblieben (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1993). Dafür gibt es zwei Gründe: zum einen ist die Scheidungsquote kinderloser Paare am höchsten, die der kinderreichen hingegen am niedrigsten. Zum anderen werden viele Ehen erst in der sogenannten "nachelterlichen" Phase, daß heißt nach dem 18. Lebensjahr der Kinder, geschieden (NAVE-HERZ, 1994). Des weiteren zeigen die Daten des Familien-Surveys des Deutschen Jugendinstitutes, daß von allen Kindern unter 18 Jahren in den alten Bundesländern 87,5% mit ihren beiden leiblichen Eltern zusammenleben. Bedingt durch die größere Anzahl von nichtehelichen Geburten sowie Scheidungen wachsen in den neuen Bundesländern rund 77% aller Kinder unter 18 Jahren mit ihren beiden leiblichen Eltern auf (KEISER, 1992, NAUCK, 1993, BUNDESMINISTERIUM FÜR

FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1997).

Insgesamt gab es im Jahr 1996 unter den rund 22 Millionen Familien in Deutschland ca. 47% Ehepaare mit einem oder mehreren Kindern, 41% Ehepaare ohne Kinder und 12% Alleinerziehende. Bezogen auf Familien mit Kindern unter 18 Jahren bedeutet dies, daß es sich bei 81% der Familien um Ehepaare und bei 19% um Ein-Elternteil-Familien mit Kindern handelt (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998).

Bezogen auf Ehe und Familie als zentrale Werte der Lebensplanung kann davon ausgegangen werden, daß sie nach wie vor für den größten Teil der deutschen Bevölkerung Gültigkeit besitzen (NAVE-HERZ, 1989, GERLACH, 1996).

Einer Veränderung unterliegt auch der Ablauf bis zur Familiengründung. Unter anderem bedingt durch die Entstehung neuer Lebensformen (beispielsweise nichteheliche Lebensgemeinschaften, Wohngemeinschaften, etc.) und durch verlängerte Ausbildungszeiten wird auf der einen Seite die traditionelle Abfolge "Kennenlernen- Verlobung- Heirat- Geburt des ersten Kindes" heute immer häufiger durchbrochen. Diese zeitliche Verschiebung der Phase, in der Eltern und ihre Kinder eine Hausgemeinschaft bilden, hat zur Folge, daß von allen bestehenden Haushalten in der Bundesrepublik Deutschland nur noch rund ein Drittel 'Familienhaushalte' sind. Bei einer Querschnittsbetrachtung fällt auf, daß somit die Familienhaushalte in eine Minoritätsstellung gedrängt worden sind. "Selbst bei der Addition aller verschiedener Familienformen sind die Familienhaushalte im Sinne der Eltern- oder Vater-/Mutter-Kind-Einheit, durch die Zunahme vor allem der Ein-Personen-Haushalte, der kinderlosen Ehen und der nichtehelichen

Lebensgemeinschaften ohne Kinder o.a.m., nicht mehr quantitativ die dominante Lebensform in unserer Gesellschaft" (NAVE-HERZ, 1994).

7.1.1 Entwicklung der Familiengrößen

Betrachtet man als Variable für die Bildung von Familientypen statt der Familienbildungsprozesse die Kinderanzahl pro Familie, so zeigt sich, daß unter diesem Aspekt die Familienformen nicht pluraler, sondern homogener geworden sind: die Mehrzahl der Kinder in Deutschland wächst in der heutigen Zeit in einer Ein- oder Zwei-Kinder-Familie auf: so hatten im Jahr 1996 von allen Ehepaaren mit Kindern rund 46% ein und 41% zwei Kinder. Drei- und Mehr-Kinder-Familien bilden dagegen eine Seltenheit: von allen Ehepaaren mit Kindern hatten 1996 rund 10% drei, 2% vier und 1% fünf und mehr Kinder (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1998).

Im Jahr 1995 hatten 27% der ostdeutschen und 17% der westdeutschen Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren keine Geschwister (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1997).

In Deutschland war seit Mitte der 60er Jahre eine kontinuierliche Abnahme der Geburten festzustellen. Die Anzahl der kinderlosen Ehen ist deutlich gewachsen (LÖHR, 1991). Während sich in den alten Bundesländern in den letzten Jahren die Geburtenrate leicht stabilisiert hat, haben sich die Geburtenraten in den neuen Bundesländern drastisch reduziert. Im Jahr 1990 wurden noch insgesamt 178.000 Kinder geboren; innerhalb von zwei Jahren halbierte sich diese Zahl auf 87.000 (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1992, 1993). Den Hintergrund für diese Entwicklung dürften die sozialen und gesellschaftlichen Umwälzungen im

Zuge des deutschen Einigungsprozesses gebildet haben (BARABAS und ERLER, 1994).

Der Geburtenrückgang bringt neben gesellschaftlichen Problemen auch direkte Konsequenzen für die Kinder und den Familienalltag selbst mit sich. So hat die durch die sinkende Geburtenquote bedingte Veränderung der Familiengrößen direkte Auswirkungen auf die familialen Interaktionsbeziehungen, da gruppenspezifische Prozesse nicht zuletzt auch durch die Gruppengröße beeinflusst werden (NAVE-HERZ, 1994). Durch die Reduktion der Kinderanzahl pro Familie hat sich das Eltern-Kind-Verhältnis in starkem Maße verändert. So sind zum einen sowohl die ökonomischen als auch die zeitlichen Aufwendungen seitens der Eltern größer geworden und auch die Intensität der Beziehung hat stark zugenommen (NAVE-HERZ, 1994). Immer weniger Kinder bekommen immer mehr Aufmerksamkeit durch die Eltern (SCHÜTZE, 1988).

Die Reduktion der Geburtenzahlen hat ebenfalls bewirkt, daß es Kindern heutzutage häufig an nachbarschaftlichen Spielgruppen mangelt. Dieser Aspekt hat vor allem für Einzelkinder die Konsequenz, daß sie nicht nur innerhalb der Familie, sondern auch in der nächsten Umgebung vorwiegend mit Erwachsenen konfrontiert sind. Diesbezüglich sind jedoch einige regionale Unterschiede zu verzeichnen: viele junge Familien ziehen in ländlichere Vororte, um ihren Kindern eine kinderfreundliche und -reiche Wohnumgebung bieten zu können, in den Haushalten der Innenstadtbereiche sind dagegen relativ wenig Kinder anzutreffen.

Der Kontakt der Kinder mit Gleichaltrigen muß organisiert und geplant werden: Spiel- und Krabbelgruppen werden eingerichtet, da spontanes

Spiel unter Geschwistern in vielen Familien nicht mehr die Regel ist. Mit zunehmendem Alter folgen dann Besuche in Mal- und Musikschulen, Turn- oder Schwimmkursen. Dementsprechend verbringen Kinder mehr Freizeit im Rahmen organisierter, oft außerhäuslicher Aktivitäten. Ein häufig in diesem Zusammenhang gebrauchtes Schlagwort ist das der "verinselten Kindheit" (BERTRAM und BORRMANN-MÜLLER, 1988, BECKGERNSHEIM, 1994, NAVE-HERZ, 1994). Gemeint ist, daß das Familienleben nicht mehr an einem gemeinsamen Ort verbracht wird, sondern die Eltern, dabei überwiegend die Mütter, ihre Kinder von einem Ort der Lern- und Freizeitgestaltung zum nächsten transportieren (NAVE-HERZ, 1994).

7.1.2 Wandel der Mutter- und Vaterrolle

Seit den 70er Jahren hat die klassische Rollenzuschreibung (Mann: ökonomische Sicherung, Frau: Hausfrau und Mutter) immer mehr an Akzeptanz verloren, was unter anderem in der gestiegenen Erwerbstätigkeit von Frauen mit Kindern zum Ausdruck kommt. Hier sind jedoch vom Alter des Kindes abhängige Unterschiede zu beobachten.

Im Jahr 1995 waren in Deutschland zwei Drittel aller Mütter, deren jüngstes Kind im Grundschul- oder Schulalter (6 – 14 Jahre) war, erwerbstätig. In den alten Bundesländern stieg die Erwerbsbeteiligungsquote bei diesen Müttern von 1972 bis 1995 von 44% auf 61%. Von den Müttern mit Kindern unter sechs Jahren waren demgegenüber nur 42% berufstätig (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1997).

Der Anstieg der Müttererwerbstätigkeit in den alten Ländern beinhaltet ausschließlich einen An-

stieg der Teilzeittätigkeiten von unter 20 Stunden pro Woche. Der Anteil voll-erwerbstätiger Mütter hat sich nicht erhöht, im Gegenteil: 1995 waren sogar geringfügig weniger Frauen mit minderjährigen Kindern ganztags berufstätig (20%) als im Jahr 1972 (21%) in den neuen Bundesländern waren es 1995 57% der Mütter (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1997).

Diese Entwicklung von den nicht- hin zu teilzeit-erwerbstätigen Müttern verweist auf einen Wandel von der ‚Versorgungsehe‘ zur ‚Zuverdiener-Ehe‘ innerhalb der Familienphase im Westen Deutschlands. Diese Doppelorientierung - Familie und Erwerbstätigkeit - führte gleichzeitig zu einer besonderen Problematik im Lebenszusammenhang für Frauen, da auch heute noch vielfach im häuslichen Bereich die traditionelle geschlechtsspezifische Arbeitsverteilung fortbesteht.

In den letzten Jahrzehnten wählten daher immer mehr berufstätige Mütter einen neuen Lösungsweg bezüglich der Vereinbarungsproblematik von Familie und Erwerbstätigkeit: eine Variante des traditionellen Hausfrauenmodells. Konkret bedeutet dies, daß die Hausfrau weiterhin allein verantwortlich ist für die Haushaltsführung, sie aber, während sie erwerbstätig ist, die hauswirtschaftlichen Arbeiten nicht an den Ehemann, sondern an eine familienfremde Person - eine Haushaltshilfe oder Kinderfrau - abgibt. Dieses Dienstleistungsmodell wird vor allem von höher gebildeten und besser verdienenden Frauen praktiziert.

Neben kinderlosen Frauen und ledigen Müttern gibt es heute drei Müttergruppen, die sich unter anderem durch ihre ökonomischen Ressourcen sowie ihre Lebensstile und -lagen voneinander

unterscheiden. Es können unterschieden werden (NAVE-HERZ, 1994):

- Die Mütter als ‚Vollzeit-Hausfrauen‘, die das traditionelle Modell praktizieren, die also diese Lebenslage nicht nur vorübergehend, z.B. während des gesetzlichen Erziehungsurlaubes, wählen. Unter den jüngeren Ganztags-hausfrauen ist die Quote mit niedrigem Ausbildungs-niveau und Frauen, die noch nie erwerbstätig waren, am stärksten.
- Die zweite Gruppe bilden die erwerbstätigen Mütter mit niedrigem Einkommen und die in ungeschützten Beschäftigungsverhältnissen arbeitenden, die als die belastetste Gruppe unter den Müttern gilt.
- Die dritte Gruppe bilden die erwerbstätigen Mütter mit privater Hilfe. Diese Hilfe kann sehr unterschiedlich organisiert sein (private Tagesmütter, Kinderfrauen, Haushaltshilfen etc.).

Sich langsam herausbildende Differenzierung zwischen den Frauen bedeutet gesamtgesellschaftlich gesehen, daß sich die Sozialstruktur verändert. Die Lebenssituation der zuletzt genannten neuen und quantitativ zunehmenden Gruppe von Frauen trägt des weiteren zu einem zweiten sozialen Wandel bei, da hier die Kindererziehung von mehreren Personen und nicht von der Mutter, beziehungsweise den Eltern allein geleistet wird.

Vätern wird es heute vom Staat ermöglicht, beispielsweise Erziehungsgeld und -urlaub zu beantragen. Bezogen auf die Vater-Rolle bedeuten die neuen Rechtsvorschriften, daß Väter in letzter Zeit vor allem im Hinblick auf den Beziehungsaspekt zu ihren Kindern eine gesellschaftliche Aufwertung und öffentliche Anerkennung erfahren haben (NAVE-HERZ, 1994). Im Gegensatz zu früheren

Vätergenerationen unterstützen Väter die Mutter psychisch und physisch während der Schwangerschaft, rund 87% sind bei der Geburt anwesend (NAVE-HERZ, 1984). Auch während der Säuglings- und Kleinkindphase beteiligen sich Väter stärker an der Kinderbetreuung als etwa die Väter vor 30 Jahren (STRÜMPPEL et al., 1988); ferner zeigen sie gegenüber ihren Kindern ein expressives Verhalten, was von früheren Vätergenerationen vielfach noch als ‚unmännlich‘ bezeichnet wurde (NAVE-HERZ, 1985; SCHÜTZE, 1989).

Trotz der weiterhin vielfach bestehenden Verpflichtung der Väter, für die materielle Sicherheit der Familie zu sorgen, scheint es eine neue Vätergeneration zu geben, welche sich von der vorherigen in ihrem Verhalten gegenüber ihren Kindern und in ihren Einstellungen zur Hausarbeit unterscheidet (NAVE-HERZ, 1994).

7.2 Die Erziehung im Wandel der Zeit

Kinder haben heute in vielerlei Hinsicht eine größere Entscheidungsfreiheit als noch vor einigen Jahrzehnten. Ihnen werden heute im Vergleich zu vorausgehenden Kindergenerationen größere Handlungsspielräume und mehr Entscheidungsmacht über ihre eigenen Lebensverhältnisse zugewiesen (PREUSS-LAUSITZ u. a., 1990). So werden in der heutigen Zeit Erziehungsziele wie Selbständigkeit, Eigenverantwortung, Mitmenschlichkeit, Leistungsbereitschaft, Interessiertheit, Lebensfreude, Disziplin, etc. in breiter Übereinstimmung zwischen den verschiedenen Sozialschichten hoch eingestuft. Hingegen verlieren andere Aspekte wie beispielsweise Bescheidenheit, Ordentlichkeit, Familiensinn, gute Umgangsformen oder Anständigkeit zunehmend an Bedeutung (GRAUER, 1972, KOHN, 1973, LUKESCH, 1976,

NEIDHARDT, 1977, STEINKAMP, 1980, KLAGES, 1984, HAMANN, 1988, HOFER, 1992).

Eltern sind heute um ein ‚kindgerechtes‘ und ein ‚kindzentriertes‘ Verhalten bemüht (SCHÜTZE, 1988). Dieser Erziehungsstil setzt stärker auf eine „zähe Verhandlungsarbeit in Form von Erklärungen und Diskussionen als auf Ge- und Verbote. Diese neuen Erziehungspraktiken verlangen demnach sehr viel Zeit und Energie“ (TEICHERT, 1990).

DU BOIS-REYMOND (1991) führte eine qualitative Studie zu diesen neuen Erziehungsideal und den Verhandlungsstrategien durch und stellte fest, daß Affektausbrüche sowohl von Eltern als auch von Kindern toleriert werden. Die Informalisierungstendenz der letzten Jahrzehnte erlaubt es, daß Kinder zu ihren Eltern ‚du blöde Kuh‘ oder ‚hört endlich auf mit eurem ewigen Gelaber‘ sagen, und daß auch Eltern sich zugestehen, mal ‚auszuflippen‘. Aber dahinter steht das Ideal eines beherrschten, rationalen Diskurses, des ‚vernünftigen‘ und ‚ruhigen‘ miteinander Redens, um zu einem Kompromiß zu kommen. Die Eltern stehen hierbei unter einem hohen ‚kulturellen Druck‘, um liberal und offen zu sein und ihr Erziehungsverhalten nach diesen Prinzipien zu modellieren; naturgemäß unter einem höheren als ihre noch jungen Kinder. Diese reagieren u.U., eben weil sie noch weniger imstande sind zu einer Emotionskontrolle, auf den verbalen ‚Overkill‘ an Vernunftargumenten mit Abwehr. Aus Kindersicht können wir in diesen Fällen von ‚pseudo-Verhandlungshaushalten‘ sprechen: pseudo in dem Sinn, daß die elterliche Definitionsmacht von angemessenem Verhalten vom Kind (noch) nicht modifiziert oder gebrochen werden kann (DU BOIS-REYMOND, 1991)

Der Wandel der Erziehungsstile kann im Rahmen von zwei Erhebungen auf der Grundlage allgemeiner Bevölkerungsumfragen treffend dargestellt werden. Bei der ersten Studie handelt es sich um ältere Untersuchungen, die in den Jahren 1967, 1977, 1982 und 1983 durch das Allensbacher Institut für Demoskopie vorgenommen wurden. Wenngleich diese Erhebung an Aktualität entbehrt, so zeigt sie doch einen Trend auf, der sich bis in die heutige Zeit fortgesetzt hat. Das Allensbacher Institut für Demoskopie legte in den vier genannten Untersuchungsjahren je 2.000 Personen ab 16 Jahren eine Liste mit Forderungen vor, "was man Kindern für ihr späteres Leben alles mit auf den Weg geben soll, was Kinder im Elternhaus lernen sollen".

Es zeigte sich, daß "Selbständigkeit und freier Wille" über die Jahrzehnte immer mehr an Bedeutung gewannen. Gaben 1951 insgesamt 28% der Befragten diese Werte als Erziehungsleitbild an, waren es im Jahr 1969 schon 45%, im Jahr 1992 dann 62% (ALLENSBACHER INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE, 1978-83). Demgegenüber unterlagen die Erziehungsleitbilder "Ordnungsliebe und Fleiß", welche nicht direkt das Eltern-Kind-Verhältnis betreffen, über die Jahrzehnte hindurch sehr geringen Schwankungen. Im Jahr 1951 standen "Ordnungsliebe und Fleiß" mit 51% an der Spitze der abgefragten Erziehungsziele. 1992 fanden immer noch 36% der Befragten diese klassischen bürgerlichen Erziehungs Ideale erstrebenswert (EMNID, 1992).

In der Studie von Emnid aus dem Jahr 1992 konnte ein bildungsspezifisches Antwortverhalten festgestellt werden. Von den Befragten mit niedriger Schulbildung spricht sich rund die Hälfte (52%) für das Erziehungsziel "Selbständigkeit und freier Wille" aus. Demgegenüber äußern sich von den

Befragten mit Abitur beziehungsweise Hochschulabschluß 82% in diesem Sinne. Trotz geringerer Wertschätzung dieses Erziehungsziels bei der Bevölkerungsgruppe mit niedrigem Schulabschluß ist jedoch im Vergleich zu 1983 (44%) ebenfalls ein Bedeutungszuwachs zu erkennen (EMNID, 1992; BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1995).

Eine vergleichende Analyse elterlicher Erziehungsziele in der ehemaligen DDR und der alten Bundesrepublik von STURZBECHER und KALB (1993) ergab, daß bezüglich der Erziehungsleitbilder einige deutliche Verschiebungen zwischen Ost und West erkennbar waren.

Inwieweit diese Unterschiede heute, Ende der 90er Jahre, noch existent sind, ist nicht eindeutig zu erkennen. So deuteten in den Ergebnissen von Sturzbecher und Kalb signifikante Mittelwertunterschiede darauf hin, daß Kinder in Ostdeutschland im Gegensatz zu Kindern in der alten Bundesrepublik "eher höflich, sauber, ordentlich, hilfsbereit, verantwortungsbewußt, gehorsam, ehrgeizig, familienbezogen und lieb zu sein" hatten (STURZBECHER und KALB, 1993). Demgegenüber zeigen die Ergebnisse dieser Untersuchung, daß die Erwartungen ostdeutscher Eltern "an das Selbstbewußtsein der Kinder, ihre Selbständigkeit, ihre Aufgeschlossenheit sowie ihre Bereitschaft und Fähigkeit zur Kritik signifikant geringer als im Westen ausgeprägt waren." (STURZBECHER und KALB, 1993). Generell entwickelte sich aber auch in der DDR bezüglich des Erziehungsstils "die Tendenz zum Verhandeln." (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 1995). Die Erziehungspraktiken "bauen mehr auf Ermahnungen sowie auf die eigene Erfahrung der Heranwachsenden als auf Strafen." (STEINER, 1992).

SCHNEEWIND (1993) befragte in einer generationenvergleichenden Studie 1975 jeweils 285 Mutter-Vater-Sohn- und Mutter-Vater-Tochter-Triaden und im Jahr 1992 erneut jeweils rund 100 Eltern-Kind-Triaden. Sowohl 1975 als auch 1992 wurden die Bereiche ‚Persönlichkeit‘, ‚Familienklima‘, ‚Partner- und Eltern-Kind-Beziehungen‘ sowie ‚Kontextbedingungen‘, wie zum Beispiel zur beruflichen und ökonomischen Situation untersucht. Bei der Erhebung im Jahr 1992 kamen noch Angaben zu ‚kritischen Lebensereignissen‘ wie Tod, Scheidung oder Krankheiten hinzu. In der Erstuntersuchung 1975 wurden bei den Eltern eine Reihe inhaltlicher Aspekte ihres elterlichen Erziehungsstils erfaßt, bezogen auf ein Kind im Alter zwischen neun und 14 Jahren. Bei der zweiten Untersuchung im Jahr 1992 wurden dieselben Fragen gestellt- bezogen auf die mittlerweile zwischen 26- und 31jährigen Kinder. Dazu erhielten die Eltern die Anweisung, sich vorzustellen, ihr Kind wäre heute in dem Alter, in dem es zum Zeitpunkt der Erstbefragung im Jahr 1975 war. Sie sollten dann angeben, wie sie ihr Kind unter den heutigen Umständen erziehen würden.

Schneewind kommentierte die Ergebnisse seiner Untersuchung wie folgt: "Die Veränderungen dokumentieren insgesamt einen deutlichen Trend in Richtung auf eine zunehmende Liberalisierung der Eltern-Kind-Beziehung. Normative Bindungen gehen zurück, Leistungsansprüche und Konformitätsanforderungen werden reduziert, Grenzen werden weniger deutlich gesetzt, individuelle Freiräume werden größer und emotionale Äußerungsformen offensichtlicher." (SCHNEEWIND, 1993)

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderungen der Erziehung auf:

Erziehungsziele	- Rückgang an religiöser Orientierung - Rückgang an Leistungsehrgeiz - Zunahme an Selbständigkeit - Rückgang an Konformität
Erziehungseinstellungen	- Zunahme an Nachgiebigkeit - Rückgang an autoritärer Haltung - Zunahme an Ausdruck von Gefühlen
Erziehungspraktiken	- Zunahme an liebevoller Zuwendung - Abnahme an körperlicher Bestrafung - Abnahme an eingeschränktem Lob

Tab. 17: Veränderungen des elterlichen Erziehungsstils von 1975 bis 1992

Quelle: SCHNEEWIND, 1993

7.3 Verkehrserziehung in der Familie

Eltern sind die wichtigsten Bezugspersonen für Kinder im Vorschulalter. Von ihnen gehen die nachhaltigsten Erziehungseinflüsse auf Kinder aus. Aus diesem Grund steht die Elternbildung im Mittelpunkt des Programms "Kind und Verkehr". Im Rahmen von Elternveranstaltungen im Kindergarten sollen Mütter und Väter befähigt werden, ihre Kinder systematisch an eine selbständige und sichere Verkehrsteilnahme heranzuführen (BERG, 1997).

Bei der Entwicklung des Programms "Kind und Verkehr" wurden die elterlichen Kenntnisse über Verkehrsgefahren für Kinder im Straßenverkehr, ihr Verkehrswissen, ihre Einstellungen zur Verkehrserziehung und ihre verkehrserzieherischen Methoden einbezogen. Besondere Beachtung wurde dabei auch den Bedürfnissen, Zielen und Problemen der Eltern bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder geschenkt (LIMBOURG und GERBER, 1979, GÜNTHER, 1979). Dadurch wurde das Programm so gut wie möglich an die Zie-

gruppe angepaßt. Veränderungen bei den elterlichen Voraussetzungen im Laufe der letzten 20 bis 30 Jahre können die Güte der Anpassung des Programms an die Zielgruppe verändern und so die Akzeptanz des Programms verringern. Aus diesem Grund müssen mögliche Veränderungen beschrieben werden.

Die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" basieren in bezug auf die Ziele, Bedürfnisse und Probleme von Eltern bei der Verkehrserziehung auf den von LIMBOURG und GERBER (1979) und von GÜNTHER (1979) ermittelten Daten.

7.3.1 Verkehrserziehung der Eltern

GÜNTHER (1979) befragte 244 Eltern von Kindern zwischen 3 - 6 Jahren aus 16 Kindergärten der Städte Stuttgart, Balingen, Coburg und Reutlingen-Tübingen. Ziel dieser Forschungsarbeit war es, Gefahren für Kinder im Straßenverkehr und elterliche Präventionsmaßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung auszumachen. Die beiden häufigsten Probleme für die elterliche Verkehrserziehung waren "das verkehrsungepaßte Verhalten des Kindes" (35%) und "ein starkes Verkehrsaufkommen, das hohe Anforderungen an das Kind stellt" (28%). Als Hauptursachen für die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr wurden die Verhaltensweisen der Kinder selbst (Unvorsichtigkeit, Überforderung, Ablenkung durch andere Kinder: 42%) sowie die der motorisierten Verkehrsteilnehmer (73%) genannt.

Das wichtigste Verkehrserziehungsziel der Eltern war die richtige Benutzung von Fußgängerüberquerungshilfen (37%). Dabei gingen 43% der befragten Eltern planvoll und zielgerichtet vor. Die Informationen über Verkehrserziehung wurden

selten über Broschüren (17%), häufiger über das Fernsehen (48%) bezogen.

LIMBOURG und GERBER (1979) befragten im Jahr 1976 insgesamt 846 Eltern von 3 - 7jährigen Kindern an 27 Kindergärten und 9 Schulen in Stuttgart. Ziel dieser Untersuchung war es unter anderem, die Methoden der Verkehrserziehung im Elternhaus und des allgemeinen Erziehungsverhaltens zu ermitteln. Limbourg und Gerber kamen zu folgenden Erkenntnissen:

90% der befragten Eltern waren der Meinung, daß Verkehrserziehung in erster Linie Sache der Eltern sei. Die Mütter waren dabei diejenigen Personen, die zum größten Teil die Verkehrserziehung mit ihren Kindern durchführten (88%). 78% der Eltern gaben an, daß ihr Kind hauptsächlich im Elternhaus über den Verkehr unterrichtet wurde. 46% waren der Meinung, daß Verkehrserziehung erst im Alter von 4 Jahren beginnen sollte (46%), 27% gaben das Alter von 3 Jahren an. Die Mehrheit der Eltern (85%) trainierte ihre Kinder nicht planvoll und systematisch, sondern nur hin und wieder, wenn sie gerade einmal daran dachten. Dabei wurden die Kinder hauptsächlich beim Einkaufen (36%) und auf dem Kindergarten- oder Schulweg (25%) auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet. Allein am Straßenverkehr teilnehmen durften bereits 50% der 4jährigen, 63% der 5jährigen und 90% der 6jährigen Kinder.

Bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder verließen sich 89% der Eltern auf ihren gesunden Menschenverstand. Bücher über Verkehrserziehung hatten nur 28% der Eltern gelesen. Einschlägige Filme im Fernsehen hatten 57% der Eltern gesehen. 43% der Eltern waren im Kindergarten oder in der Schule über Verkehrserziehung informiert wor-

den. Bereit Veranstaltungen zur Verkehrserziehung zu besuchen zeigten sich 74% der Befragten.

Die häufigsten Methoden der Verkehrserziehung im Elternhaus waren das Loben der Kinder bei verkehrsgerechtem Verhalten (66%) und die Erklärung von richtigem Verhalten (66%). Tadel wurde in 60% der Fälle eingesetzt. Verkehrsregeln wurden den Kindern meist durch Zeigen und Erklären von Verkehrszeichen beigebracht (98%). Als Erfolgskontrolle nutzen die Eltern häufig die Beobachtung ihrer Kinder, die Befragung zu Hause, das Erklären lassen von Verkehrszeichen und die Übernahme der Führung im Straßenverkehr durch das Kind.

Die Verkehrserziehung sollte nach Meinung der Eltern dazu dienen, Kinderunfallzahlen zu senken (80%), das Zurechtfinden von Kindern im Straßenverkehr zu gewährleisten (91%), die Kinder früher allein am Verkehr teilnehmen zu lassen (70%), Kindern das Lernen der Verkehrsregeln zu ermöglichen (96%) und Kindern die Angst vor dem Straßenverkehr zu nehmen (86%).

ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) befragten 17 Jahre später 1.131 Eltern von Kindern im Alter von 0 - 14 Jahren in München, Köln und Jülich mit einem modifizierten Modell des von GÜNTHER im Jahr 1979 benutzten Fragebogens. Dabei wurden folgende Erkenntnisse über die Voraussetzungen bei den Eltern gewonnen:

64% der Eltern erklärten, daß sie sich "ständig", "sehr oft" oder "oft" Sorgen machten. Nur 14% der befragten Eltern machten sich "kaum" Sorgen. 46% der Mütter machten sich "ständig" oder "sehr oft" Sorgen, bei den Vätern waren es nur 36%.

Die Eltern sahen die größten Gefahren für ihre Kinder beim Queren der Straße als Fußgänger (63%). Weitere Gefahren sahen sie auf dem Schulweg (46%) und beim Radfahren auf der Fahrbahn (39%). Zebrastreifen und Lichtsignalanlagen wurden als gefahrminierend angesehen.

Für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr sahen sich die Eltern selbst als zuständig an (65%). 42% der Eltern waren der Meinung, daß Kraftfahrer ebenfalls dafür zuständig seien, 27% gaben an, daß es die Kinder seien. Wesentlich seltener wurden die Verantwortlichen in Städten und Gemeinden (17%), die Lehrer (14%), die Politiker (13%) und ErzieherInnen (12%) genannt.

Die wichtigsten verkehrserzieherischen Maßnahmen der Eltern waren das Sprechen mit dem Kind über Verkehrsgefahren (55%), die Erläuterung von schwierigen Situationen auf der Straße (50%) und das ausdrückliche Verbot des Spielens an bestimmten gefährlichen Stellen (30%).

55% der Eltern waren der Meinung, daß die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr durch eine Intensivierung der Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen erhöht werden könnte. Des Weiteren wurden eine verstärkte Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten (46%), die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und Spielstraßen (40%) und eine generelle innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h (38%) genannt. Die Häufigkeit der Forderung nach Intensivierung der Verkehrserziehung wuchs deutlich mit dem Alter der Eltern (bis 24 Jahre: 38%, über 44 Jahre: 62%).

Die spanische Untersuchung von CENTENO und FERNÁNDEZ (1997) wurde mit einer erweiterten

Form des Fragebogens für Eltern aus der Untersuchung von LIMBOURG und GERBER im Jahr 1979 durchgeführt. Es wurden insgesamt 562 Eltern (Mütter 63% und Väter 37%) von 5- bis 12jährigen Schulkindern aus den Städten Salamanca, León, Valladolid und Zamora (Spanien) befragt (Alter der Kinder: 5 - 7 Jahre: 27%, 8-9 Jahre: 32% und 10-12 Jahre: 41%).

Die Verkehrserziehung hat aus der Sicht der Eltern einen hohen Stellenwert bei der Unfallprävention: 69% der Eltern waren der Meinung, daß die Verkehrserziehung die effektivste Möglichkeit zur Prävention von Fußgängerunfällen sei. Die Wirkung von Verkehrsplanung und -regelung wurde nur gering eingeschätzt (13%). Anders sah es bei der Prävention von Fahrradunfällen aus: 42% der Eltern hielten die Verkehrserziehung für die beste Unfallpräventionsmaßnahme, 40% sprachen sich für den Bau von Radwegen aus.

Die Mehrheit der Eltern begann mit der Verkehrserziehung ihrer Kinder im Vorschulalter (ab ca. 3 Jahren) mit der Überquerung an Ampeln. Danach folgten die Überquerung an Zebrastreifen und die Überquerung an Stellen ohne eine Fußgänger-Überquerungshilfe.

Die meisten Eltern (63%) gingen bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder systematisch und kontinuierlich vor; nur 1% betrieben keine Verkehrserziehung. Die Verkehrserziehung wurde mehrheitlich von den Müttern durchgeführt (73%), die Väter kümmerten sich nur in 17% der Fälle um diese Aufgabe.

Die Verkehrserziehung wurde fast nur im realen Straßenverkehr durchgeführt (91). Dabei wurde den Kindern gezeigt oder gesagt, wie sie sich ver-

halten sollten (97%). Bestrafung wurde selten angewandt (2%). Nur 7% der Eltern benutzten Verkehrsspiele zu Hause.

Bei der Verkehrserziehung ließen sich 88% der Eltern von ihrem "gesunden Menschenverstand" leiten, nur 12% orientieren sich an pädagogischen Programmen. Der größte Teil der Eltern ließ den Kindern im Verkehr eine gewisse Autonomie (64%), eine konstante Überwachung der Kinder im Verkehr wurde nur von 25% der Eltern favorisiert.

59% der Eltern hätten sich gerne noch intensiver um die Verkehrserziehung ihrer Kinder gekümmert, sie wußten aber nicht, wie sie es tun sollten. Weitere 29% gaben an, daß es ihnen dazu leider an Zeit mangelte. Die von den Eltern favorisierten Medien zur eigenen Schulung waren Videos (41%); Broschüren wurden nur von 35% der Eltern gefordert.

Die meisten Eltern wußten, daß ihr eigenes Verkehrsverhalten das Verhalten ihrer Kinder beeinflusste (81%). Deshalb versuchte die Mehrheit der Eltern (51%), sich zumindest meistens als "Vorbild" für ihre Kinder im Straßenverkehr korrekt zu verhalten, 41% der Eltern versuchten es sogar immer. Eine kleine Anzahl der Eltern (8%) bemühte sich nur selten, das korrekte Verhalten vorzumachen und 0,4% versuchten es überhaupt nicht. Die häufigsten "Vorbild-Fehler" waren das Überqueren der Fahrbahn an ungeregelten Stellen (63%) und das Überqueren der Straßen bei Rot (58%). Zwischen dem Verkehrsverhalten von Eltern und Kindern zeigte sich eine signifikante Korrelation: Eltern, die sich im Verkehr häufig inkorrekt verhielten, hatten Kinder, die sich auch nicht korrekt verhielten.

Aus der Sicht der Eltern waren sie selbst für die Verkehrserziehung ihrer Kinder verantwortlich (87,2%). Es folgten die Lehrer (70%) und die Polizei (47%). Auf die Frage nach der schulischen Verkehrserziehung konnten 57% der Eltern berichten, daß sie in der Schule ihrer Kinder durchgeführt wurde, 28% wußten es nicht und 15% hatten diese Frage verneint. Interesse an Elternveranstaltungen zur Verkehrserziehung zeigten 85% der Eltern.

7.3.2 Das Verkehrswissen der Eltern

Neben den verschiedenen praktischen Formen, den Zielen und Hindernissen elterlicher Verkehrserziehung spielt ebenfalls das elterliche Wissen um die Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr und das Wissen um bestehende Verkehrsgesetze eine entscheidende Rolle bei der Überarbeitung der Inhalte des Programms "Kind und Verkehr". Damit eventuelle Wissensdefizite ausgeglichen werden können, ohne daß Bekanntes Langeweile hervorruft oder falsches Wissen vorausgesetzt wird, ist es nötig, den aktuellen Wissensstand der Eltern zu überprüfen. Die Ergebnisse der Studien von LIMBOURG und GERBER und von GÜNTHER aus dem Jahre 1979 werden hier mit einer Studie von RIVARA, BERGMANN und DRAKE aus dem Jahr 1989 und aktuellen Studien von ELLINGHAUS und STEINBRECHER aus dem Jahr 1996 und des Landesverkehrsministeriums NRW von 1998 und eigenen Daten aus dem Jahre 1998 verglichen. Dies ermöglicht es, die Entwicklung des Wissenstandes der Eltern seit der Entstehung des Programms bis heute nachzuvollziehen.

In der bereits beschriebenen Studie von LIMBOURG und GERBER (1979) wurden 846

Eltern nach Erklärungen für das Fehlverhalten ihrer Kinder befragt.

Die häufigste Erklärung der Mütter, warum ihr Kind eine unangepaßte Verhaltensweise an den Tag legte, ist die Vermutung, daß das Kind die Gefahr nicht erkannt hat (72%). Weitere häufig genannte Begründungen sind, daß das Kind ganz in sein Spiel versunken war und alles um sich herum vergessen hat (47%), daß das Kind zu stark durch Freunde oder die Mutter abgelenkt war (46%), daß das Kind die Geschwindigkeit des Autos nicht abschätzen konnte (40%), und daß das Kind mit der Verkehrssituation überfordert war (37%).

In der bereits beschriebenen Studie befragt GÜNTHER (1979) 244 Eltern nach Gefahren für Kinder im Straßenverkehr und elterliche Präventionsmaßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung. Es wurden folgende Ergebnisse beschrieben:

Die Antworten auf die Frage, ob ein Kind in einem bestimmten Alter (3 und 4 Jahre, 5 Jahre, 6 Jahre) noch nicht den Anforderungen im Straßenverkehr gewachsen sei, zeigte, daß die Eltern die Fähigkeiten der Kinder überschätzten. Bei den 3- und 4jährigen waren noch 31% der Meinung, daß die vorangestellte Aussage nur teilweise zutraf. 18% der Befragten antworteten, daß Kinder im Alter von 5 Jahren noch nicht den Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen waren. 49% glaubten, daß dies nur teilweise zuträfe und 25% waren der Meinung, daß diese Aussage nur zu einem sehr geringen Maße auf dieses Alter zuträfe. Auf sechsjährige Kinder bezogen, meinten 52% der Eltern, daß die Kinder nur teilweise nicht den Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen seien, 35%

glaubten, daß dies in sehr geringem Maße der Fall sei. Erstaunlich ist, daß die befragten Eltern zu 3% bei den 3- und 4jährigen angaben, daß die Kinder den Anforderungen des Verkehrs voll gewachsen seien, bei den 5jährigen waren dies 7%, bei den 6jährigen war kein Befragter dieser Meinung.

RIVARA, BERGMAN und DRAKE (1989) befragten 1989 in Washington 2.464 Eltern von Kindern im Alter zwischen 3 und 10 Jahren. Ziel war es, die Einschätzung der Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr durch die Eltern zu ermitteln.

Obwohl 94% der Eltern nicht glaubten, daß Kinder im Alter zwischen 5 und 6 Jahren sicher alleine die Straße überqueren könnten, erlaubte 1/3 der Eltern von Kindergartenkindern die alleinige Überquerung von Wohnstraßen und 1/3 der Eltern von Grundschulkindern, daß die Kinder alleine zur Schule gehen dürften. Das Auftreten schnellen Verkehrs oder das Fehlen von sicheren Überquerungsstellen beeinflusste nicht die von den Eltern ausgesprochenen Verbote. 17% der Eltern meinten, daß den Kindern die Überquerung von Straßen ohne Begleitung verboten werden sollte. 50% der Eltern waren der Meinung, daß man Kindern beibringen müßte, belebte Straßen an Stellen ohne Lichtenlage zu überqueren.

Bei der bereits beschriebenen Befragung von 1.131 Eltern ermittelten ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) folgende Eltern-Meinungen:

Die Mehrheit der Eltern schätzte ihre Kinder als aufmerksam (54%), vorsichtig (45%) und umsichtig (39%) ein. Ein Teil der Eltern war der Meinung, daß ihre Kinder spontan (27%), leichtsinnig (16%) und unkonzentriert (15%) seien. Extreme Bewertungen, wie vorbildlich (9%) und waghalsig (7%)

wurden selten genannt. Die positive Bewertung der Kinder stieg mit wachsendem Alter der Eltern, da diese auch meist ältere Kinder hatten.

Ab welchem Alter Kinder die Entfernung eines sich nähernden PKW richtig abschätzen können, wurde von 39% der Eltern mit bis zu 8 Jahren angegeben. 37% meinten, daß dies erst in einem Alter zwischen 9 und 11 Jahren möglich sei, während 21% der Eltern den Zeitpunkt ab einem Alter von 12 Jahren festlegten. Eine Überschätzung der Fähigkeiten (bis zu 8 Jahren) konnte besonders häufig bei Eltern mit einem höheren Bildungsniveau beobachtet werden.

Die Einschätzung der Geschwindigkeit durch Kinder unterschätzte ein Großteil der Eltern. 41% waren der Meinung, daß Kinder dies erst mit einem Alter über 10 Jahren beherrschen könnten. Den richtigen Bereich (9 – 10 Jahre) wählten 29% der Eltern, während 27% die Kinder überschätzten (bis 8 Jahre: 27%).

Die befragten Eltern waren der Meinung, daß Kinder im Durchschnitt mit 6,9 Jahren alleine an einer Fußgängerampel, mit 7,3 Jahren alleine an einem Zebrastreifen und mit 9,2 Jahren alleine an einer ungesicherten Stelle die Fahrbahn überqueren könnten. Die berechneten Durchschnittswerte für das Queren an anlagengesicherten Straßen zeigten, daß die Eltern die Fähigkeiten Kinder an - durch verkehrstechnische Maßnahmen - gesicherten Stellen überschätzten.

Auch beim Radfahren wurde das notwendige Alter, das Kinder haben sollten, von einem Teil der Eltern falsch eingeschätzt. 28% der befragten Eltern meinten, daß ihr Kind bereits mit 8 Jahren sicher auf der Straße radfahren könnte. Beeinflußt wurde diese Meinung meist durch Faktoren wie die

Erfahrung, die das Kind schon als Radfahrer gesammelt hat, die entwicklungsbedingten Voraussetzungen blieben außen vor. Jüngere Eltern überschätzen ihre Kinder häufiger als ältere, gleiches galt für Eltern aus Großstädten.

Eine Befragung von 405 Elternteilen von 1 bis 10jährigen Kindern wurde von Holeweg im Rahmen der Teilnahme des Landesverkehrsministeriums NRW - vertreten durch die Medienagentur LENZEN MEDIEN Düsseldorf - an der Kinderkarawane 1998 des Deutschen Kinderhilfswerkes e.V. in den Städten Aachen, Neuss, Bonn, Herten, Lippstadt, Essen, Oelde, Paderborn und Hiddenhausen durchgeführt. Der Fragebogen diente hierbei - als Verkehrs-Test deklariert - der Verteilung von Informationen und der Verbreitung der Inhalte des vorerst einjährigen Programms "Kinder sehen es anders" des Landesverkehrsministeriums NRW. Der Fragebogen umfaßte sechs multiple-choice Fragen zur Einschätzung entwicklungsbedingter Möglichkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme von Kindern. Es gab jeweils drei Antwortmöglichkeiten. Folgende Ergebnisse wurden ermittelt:

Die Fähigkeit von Kindern sich sicher und konzentriert im Straßenverkehr zu bewegen beantworteten 53% der Befragten richtig (frühestens ab 8 Jahren). 37% unterschätzten die Fähigkeiten der Kinder (frühestens ab 10 Jahren) und nur 9,7% der Eltern überschätzten sie (frühestens mit 6 Jahren). Das Alter, bis zu dem Kinder bei der Straßenüberquerung an nicht gesicherten Stellen besonders gefährdet sind, gaben 38% der Befragten richtig an (bis zu 10 Jahren). 25% der Eltern unterschätzten die Gefährdung ihrer Kinder (bis zu 8 Jahren), 37% überschätzten diese (bis zu 12 Jahren).

Das Durchschnittsalter für die bei Kindern bestehende Blickfeldeinschränkung gaben 41% der

Befragten richtig an (bis ca. 8 Jahre). 32% unterschätzten die Entwicklungsfortschritte ihrer Kinder (bis ca. 9 Jahre), 27% der Eltern überschätzten sie (bis ca. 7 Jahre).

Öffentliche Verkehrsmittel können ab ca. 11 Jahren umfassend genutzt werden. Dieser Meinung waren auch 68% der Befragten. 32% überschätzten die Fähigkeiten der Kinder (ab ca. 8 - 9 Jahren), 8% davon sogar in hohem Maße (ab ca. 8 Jahren).

Das Alter, bis zu dem Kinder auf dem Gehweg fahren müssen, wurde von 50% der Befragten richtig beziffert (bis 8 Jahre). 38% waren der Meinung, daß Kinder bis zu 10 Jahren auf dem Gehweg fahren müssen. 12% gaben an, daß dies bis zum Alter von 6 Jahren der Fall sein müsse.

55% der Befragten waren der Meinung, daß Kinder erst mit 14 Jahren völlig sichere Radfahrer seien (richtige Antwort). 45% der Befragten überschätzten die Fähigkeiten der Kinder (mit 10 - 12 Jahren), 10% davon in hohem Maße (mit 10 Jahren).

Bei der beschriebenen Befragung von 1.131 Eltern ermittelten ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) folgende Ergebnisse zum Verkehrsregelwissen der Eltern:

Solange der Straßenraum ausschließlich aus Fahrbahn und Gehweg besteht, ergeben sich für die meisten Eltern keine Kenntnisprobleme hinsichtlich dessen, was Kinder dürfen und was nicht. Unsicher sind die Eltern, wenn es um Rechte und Möglichkeiten der Kinder in "Zonen" geht. Über die Hälfte (54%) der befragten Eltern war der Meinung, daß Kinder in verkehrsberuhigten Bereichen nicht auf der Straße spielen dürften. Mütter antworteten seltener richtig, es gab jedoch keine Unterschiede zwischen Führerscheinbesitzern und den

Erwachsenen ohne Führerschein. 74% der Eltern beurteilten die rechtliche Lage in "Tempo 30-Zonen" richtig. Allein 23% der Eltern waren jedoch der Meinung, daß Kinder in diesen Zonen mit Spielfahrzeugen (Tretroller, Dreirad etc.) auf der Fahrbahn fahren dürften. Die Eltern aus den neuen Bundesgebieten antworteten hier häufiger richtig als die aus den alten.

Fast die Hälfte der Eltern (45%) vertrat die Meinung, daß Eltern, die mit ihren Kindern radeln, aus Sicherheitsgründen auf dem Gehweg fahren dürften. Die Eltern aus den neuen Bundesländern gaben im Vergleich häufiger die richtige Antwort. Die Pflicht der Kinder beim Überqueren der Straße abzustiegen, war bei 82% der Eltern bekannt. Eltern mit höherem Schulabschluß zeigten hier eine höhere Rate an richtigen Antworten (90%). Von einer bestehenden Helmtragepflicht gingen 55% der Eltern bis 25 Jahre und 73% der Eltern über 45 Jahre aus.

Bei der Mitnahme von Kindern im PKW gingen 70% der Eltern davon aus, daß Kinder bis zu 12 Jahren ausschließlich auf dem Rücksitz mitgenommen werden dürften. Nur 27% gaben die richtige Antwort (Osten: 36%, Westen: 24%). Immerhin 21% der Eltern waren der Meinung, daß Kinder unter 12 Jahren auch ohne Kindersitze und Rückhaltesysteme im PKW transportiert werden könnten. Bei der Frage, ob Babys auf kurzen Strecken im Auto ohne besondere Rückhaltesysteme transportiert werden dürften, gaben noch 17% der Eltern die falsche Antwort.

7.3.3 Vergleich der Untersuchungsergebnisse

1979 (GÜNTHER) betrieben 43% der befragten Eltern zielgerichtete Verkehrserziehung. Bereitschaft, an Veranstaltungen zur Verkehrserziehung teilzunehmen, zeigten 1979 (LIMBOURG und GERBER) 74% der Eltern. Da sich in Deutschland ein Rückgang der Bereitschaft zur Teilnahme an Elternabenden zeigt (BERG, 1997), ist anzunehmen, daß der aktuelle Wert unter den 1979 ermittelten 74% liegt. Bei der Verkehrserziehung verließen sich 1979 89% der Eltern auf ihren gesunden Menschenverstand (LIMBOURG und GERBER).

Im Bereich der situationsorientierten Verkehrserziehung stellte GÜNTHER (1979) fest, daß 48% der Verkehrserziehung in der realen Verkehrssituation stattfand. 1996 gaben 50% der Eltern an, Verkehrserziehung im Straßenraum zu betreiben.

Für die Verkehrserziehung waren hauptsächlich die Eltern selbst verantwortlich (LIMBOURG und GERBER, 1979: 90%). Die Erfolgskontrolle erfolgte häufig durch die Beobachtung der Kinder (LIMBOURG und GERBER, 1979).

Eltern überschätzen ihre Kinder, wenn es darum geht, zu erörtern, ob Kinder den Anforderungen im Straßenverkehr in einem bestimmten Alter gewachsen sind. Diese Tatsache trifft sowohl auf die die von GÜNTHER (1979) ermittelten Daten als auch auf alle aktuelleren Ergebnisse zu. Zwischen den von ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) und den von HOLEWEG im Rahmen der Kinderkarawane 1998 ermittelten Daten verschiedener Städte lassen sich regionale Unterschiede in der Einschätzung der Fähigkeiten von Kindern erkennen. Während z.B. die Eltern der Städte München, Köln und Jülich (ELLINGHAUS und STEINBRECHER) zu 28% meinten, daß ihre Kinder bereits mit 8 Jahren sicher als Radfahrer am

Straßenverkehr teilnehmen könnten, waren es bei den Eltern der neun Städte der Kinderkarawane nur 10%, die die unterste mögliche Altersgrenze von 10 Jahren angaben.

Ein qualitativer Vergleich der für Deutschland und Spanien ermittelten Daten ist aufgrund des stark differenzierenden Erhebungszeitpunktes und möglicher gesellschaftlicher Unterschiede nicht möglich. Die aufgetretenen Unterschiede können jedoch beschrieben werden (CENTENO und FERNÁNDEZ, 1997:

In Spanien betrieben 61% der Eltern planvoll Verkehrserziehung. Die Bereitschaft, an Veranstaltungen zur Verkehrserziehung teilzunehmen, zeigten 85% der Eltern. Trotzdem verließen sich 88% der spanischen Eltern auf den "gesunden Menschenverstand". Für die Verkehrserziehung fühlten sich 87% der Eltern zuständig. Verkehrserziehung fand in Spanien zu 91% in der realen Situation statt, nur 7% entfielen auf Verkehrsspiele. Dafür wurde den Kindern hier eine große Autonomie zugesprochen. Bei nur 25% der Kinder wurde das Verhalten im Straßenverkehr kontrolliert.

7.4 Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"

7.4.1 Die Familie

In den letzten 30 Jahren haben sich die Familien- und Lebensformen von Eltern und Kindern stark verändert. Inzwischen gibt es neben der traditionellen Familie auch noch viele unverheiratete, alleinerziehende und geschiedene Eltern. Bedingt durch die Berufstätigkeit beider Eltern werden Kinder häufiger als noch vor 30 Jahren durch Großeltern, Tagesmütter, Kinderfrauen usw. betreut. Diesem Phänomen muß auch das Programm "Kind

und Verkehr" Rechnung tragen, da es das Leben von Eltern und Kindern Ende der 90er Jahre stark prägt. Die Termine der Veranstaltungen sollten auch für erwerbstätige Eltern wahrnehmbar sein. Außerdem sollten für Eltern, die nicht an einem Elternabend teilnehmen können, auch andere Wege der Information und Aufklärung gesucht werden. So könnten die Eltern - wie in Spanien - Videofilme mit den wichtigsten Programminhalten erhalten. Auch der Computer und das Internet könnten für die Elternaufklärung genutzt werden.

7.4.2 Die Erziehung

Neben den Lebensformen von Eltern und Kindern haben sich auch die Erziehungsziele, -einstellungen und -praktiken in den letzten drei Jahrzehnten verändert. Eltern versuchen, im Rahmen ihrer Erziehung mehr Liberalität und Offenheit zu praktizieren. Sie sind in den letzten Jahren stärker denn je bemüht, ihre Kinder mit Hilfe einer kindorientierten Pädagogik zu erziehen. Der Erziehungsalltag ist heute vielfach nicht mehr von Ge- und Verboten dominiert, sondern durch verbale Diskussions- und Verhandlungsstrategien zwischen Eltern und Kind(ern). Grenzen werden weniger deutlich gesetzt, individuelle Freiräume größer, das Selbstbewußtsein und die Selbständigkeit sollen gefördert werden. Diesen Änderungen in der Erziehung muß besonders in der Spielbereichsbegrenzung Rechnung getragen werden. Es müssen Wege für die Eltern gefunden werden, die nötigen Grenzen weiter und freier zu stecken.

7.4.3 Die Verkehrserziehung in der Familie

Die Sorge um die Kinder und die Meinung, selbst für die Sicherheit ihrer Kinder zuständig zu sein, hat bei den Eltern in den letzten Jahren zugenommen. Gleichzeitig nimmt die Bereitschaft ab, sich

durch Elternveranstaltungen fortzubilden, die Eltern verlassen sich immer mehr auf den vermeintlich "gesunden Menschenverstand" und betreiben weniger zielgerichtete und geplante Verkehrserziehung.

Eltern überschätzen die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr. Dies macht deutlich, daß die entwicklungspsychologischen Grundlagen von Kindern in den Veranstaltungen des Programms Kind und Verkehr stärker betont werden sollten. Es sollte stärker herausgearbeitet werden, daß Kinder bis zu einem bestimmten Alter aufgrund ihrer Entwicklung nicht ohne Unterstützung und vor allem nicht ohne Übung zu einer sicheren Teilnahme im Straßenverkehr fähig sind.

Ähnliche Defizite wie bei dem Wissen über die Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr sind bei dem Verkehrsregelwissen der Eltern zu beobachten. Hier muß die Weitergabe auch aktueller Gesetzesneuerungen an Eltern verbessert werden.

8 Ergänzende Befragungen und Beobachtungen

Zusätzlich zu der vorangegangenen Literaturrecherche wurden verschiedene empirische Untersuchungen durchgeführt, um so mögliche Ergänzungen zu den bereits beschriebenen Überarbeitungsvorschlägen des Programms "Kind und Verkehr" zu ermitteln. Im einzelnen wurden Experten aus den Bereichen der Unfallforschung und des Verkehrs, Moderatoren, Erzieherinnen und Eltern befragt. Außerdem fanden teilnehmende Beobachtungen an Elternveranstaltungen statt.

8.1 Expertenbefragung

Zur Gewinnung von Anregungen und Kritikpunkten zu den derzeitigen Inhalten des Programms "Kind und Verkehr" wurden insgesamt 63 Expertinnen und Experten in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz (mit teilstrukturierten Interviews) befragt. Sie wurden aus dem Verteiler für wissenschaftliche Publikationen zum Thema "Kinder und Verkehr" der Universität Essen ausgewählt. Die Befragung fand bei Tagungen, Kongressen und Forschungsgesprächen statt, sie wurde aber auch telefonisch oder schriftlich durchgeführt.

Die ausgewählten Experten sollten folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Im Rahmen ihrer Tätigkeit sollten sie sich mit dem Thema "Kinder und Verkehr" beschäftigt haben.
- Sie sollten die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" kennen.

Experten aus folgenden Institutionen wurden befragt:

- Bundesvereinigung für Gesundheit
- Deutsches Grünes Kreuz
- Berufsverband der Kinderärzte

- Kuratorium ZNS
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
- Vorschulparlamente
- Hochschulen
- Forschungsinstitutionen
- Länderministerien
- Gemeindeunfallversicherungen
- Berufsgenossenschaften

Ausgeklammert von der Befragung wurden die mit dem Projekt "Optimierung des Programms Kind und Verkehr" befaßten Institutionen (Bast, BMV, DVR).

8.1.1 Ergebnisse

Von den 63 angesprochenen Expertinnen und Experten kannten nur 23 Personen das Programm "Kind und Verkehr" so gut, daß sie Aussagen über seine Inhalte machen konnten. Weitere 14 Personen wußten zwar von der Existenz eines solchen Programmes, kannten aber seine Inhalte nicht. Den restlichen 26 Personen war das Programm KuV nicht bekannt. Alle Expertinnen und Experten, denen das Programm bekannt war, äußerten die Meinung, daß es verändert und modernisiert werden muß.

In Bezug auf die Inhalte von "Kind und Verkehr" wurden von den Expertinnen und Experten folgende Verbesserungsvorschläge gemacht:

- Das reine "Anpassen" der Kinder an den Verkehr ist nicht mehr zeitgemäß, es müßte auch Inhalte geben, die dazu beitragen, den Verkehr an die Kinder anzupassen.
- Die starke Betonung des "Sicherheitstrainings" für Kinder ist nicht sinnvoll, es müßten auch andere Aspekte in das Programm eingegliedert werden. KuV sollte auch als Anfang einer

umwelt- und gesundheitsorientierten Verkehrserziehung verstanden werden. Aus diesem Grund sollten auch andere umweltverträgliche Verkehrsarten (z.B. der öffentliche Verkehr) thematisiert werden. Außerdem könnte das Thema "Psychomotorik und Bewegungsförderung" durch Verkehrserziehung in das Programm aufgenommen werden.

- Durch Umwelt- und Gesundheitsthemen könnten Eltern für die Teilnahme an den Elternveranstaltungen motiviert werden, die sich für die sicherheitsorientierten Themen nicht interessieren - weil sie beispielsweise in einer verkehrsberuhigten Zone wohnen.
- Buch für Eltern: Das Programm KuV sollte nicht mit allgemeinen Erziehungsthemen überfrachtet werden. Unter so vielen allgemeinen Erziehungsthemen verliert die Verkehrserziehung ihr Profil.
- Das Programm sollte auf andere Unfallgefahrenbereiche ausgedehnt werden (allgemeine Unfallprävention). Themen wie Unfälle im Haushalt, im Garten, beim Spielen, im Urlaub usw. sollten zusätzlich behandelt werden.
- Der Film "Kinder haben keine Bremse" ist zu alt, er muß dringend durch einen neuen Film ersetzt werden.
- Der Film "Jan unterwegs" enthält zu viele Nebensächlichkeiten, er müßte sich auf zwei bis drei wesentliche Aspekte konzentrieren. Außerdem trägt der Film viel zu "dick" auf, er enthält zu viele Klischees und "erhobene Zeigefinger".
- Statt eine "Radverhinderungsstrategie" zu empfehlen, sollten Alternativen zum Radfahren aufgezeigt werden, wie etwa der Roller. Der Roller könnte auch als Vor-Übungsgerät für das Radfahren im Programm empfohlen werden. Das Programm sollte nicht nur von zu

frühem Radfahren abraten, sondern das gemeinsame Radfahren von Eltern und Kindern thematisieren. Dabei sollte verstärkt auch das Radfahren auf dem Gehweg einbezogen werden. Außerdem sollte auf die Gefährdung durch Stützräder sehr deutlich aufmerksam gemacht werden. Weitere radfahrbezogene Themen könnten der Fahrradkauf und die Auswahl von Fahrradanhängern sein.

- Bei den Medien des Radfahrbausteins sollten Kinder immer mit Helm gezeigt werden.
- Bei den Wohnumfeld-Analysen sollte der Blick der Eltern nicht nur auf objektiv gefährliche Merkmale des Verkehrssystems, sondern auch auf subjektive (d.h. durch Kinder benannte) Gefahrenpunkte lenken.
- Bei dem Baustein "Kinder als Mitfahrer" wird nur die Kindersicherung thematisiert. Es sollten auch noch andere Aspekte, wie zum Beispiel "Autofahren und Umwelt" und "Autofahren und Bewegungsmangel" einbezogen werden.
- Die Nutzung von Inline-Skates sollte als Thema aufgenommen werden.

Die Expertinnen und Experten stimmten in ihren Einschätzungen und Beurteilungen sehr gut überein.

Neben den inhaltlichen Verbesserungsvorschlägen wurden auch noch einige andere Änderungswünsche geäußert:

- Mehr Professionalisierung bei den Moderatoren
- Einsatz neuer Medien
- Andere Anspracheformen als der klassische Elternabend

Die Gespräche zeigten weiterhin deutlich, daß sich bei den Institutionen eine sehr große Bereitschaft zur Kooperation mit dem Programm "Kind und Verkehr" abzeichnet. Die Medizin hat sich z.B. in Deutschland bislang kaum um die Unfallprävention bemüht. Durch die Tagung "Kindersicherheit: Was wirkt?" in Essen im Jahr 1996 hat die Medizin (insbesondere die Pädiatrie und die Unfallchirurgie) starke Impulse erhalten. Inzwischen gibt es auch im Bereich der Medizin Programme, Medien und Materialien zur Unfallprävention im Kindesalter (Deutsches Grünes Kreuz, Berufsverband der Kinderärzte). Diese Programme schließen den Verkehr zwar ein, haben aber einen unfallübergreifenden Charakter. Im Rahmen dieser Programme könnte auf das Programm "Kind und Verkehr" hingewiesen werden. Auch eine Übernahme von Inhalten aus "Kind und Verkehr" wäre möglich.

Eine weitere mögliche Partnerschaft zeichnet sich mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben ab. Die Verkehrsbetriebe engagieren sich zunehmend in der Verkehrserziehung und bieten auch Programme für den Kindergarten an. Eine Elternansprache zusammen mit "Kind und Verkehr" wäre dabei denkbar.

8.1.2 Kooperationsmöglichkeiten mit den Vorschulparlamenten

Die Region West beinhaltet insgesamt neun Vorschulparlamente in den Städten Aachen, Bielefeld, Dortmund, Duisburg, Essen, Kleve, Mönchengladbach, Soest und Minden-Lübecke. Kurz nach einer Sitzung aller Vorschulparlamente zum Thema "Kind und Verkehr" und zur Modifikation des Programms "Kind und Verkehr" wurde die Vorsitzende des Vorschulparlaments Essen über die erzielten Ergebnisse befragt. Da diese Befragung sehr in-

tensiv durchgeführt wurde und die gemachten Vorschläge acht Vorschulparlamente betrafen, wurden diese Ergebnisse gesondert dargestellt. Folgende Vorschläge wurden gemacht:

- der Baustein "Kinder als Mitfahrer" muß erweitert werden, eine bloße Beschreibung der Kindersitze reicht nicht aus. Es müssen mehr und eindringlichere Handlungsanweisungen für die Benutzung der Gurte, die Rolle der Vorbildfunktion und Maßnahmen bei Weigerungen der Kinder, sich anzugurten, gegeben werden.
- Im Baustein "Kinder als Radfahrer" müssen die Nutzung des Rollers und seine Vorteile stärker betont werden. Es muß noch mehr hervorgehoben werden, daß ein Trainieren des Radfahrens aufgrund des Entwicklungsstandes des Kindes keine Wirkung auf das korrekte Verhalten des radfahrenden Kindes im Straßenverkehr hat. Die Unfähigkeit von Kindern, komplexe Mehrfachhandlungen im Straßenverkehr durchzuführen, muß eindringlich vermittelt werden.
- Die entwicklungspsychologischen Voraussetzungen bei Kindern zur Teilnahme am Straßenverkehr müssen stärker herausgearbeitet und betont werden. Die Vorbildfunktion der Eltern sollte als wichtigste Säule für richtiges Verhalten von Kindern im Straßenverkehr herausgestellt werden.
- Sowohl das Thema der Entwicklungspsychologie als auch die Betonung der Vorbildfunktion sollten in die Filme "So geht's" und "Kinder haben (k)eine Bremse" integriert werden.
- Auch für den Programmteil "Kinder als Fußgänger" gilt, daß die Kinder bis zu einem gewissen Alter nicht trainiert werden können. Hier sollte statt dessen eine stärkere Betonung der elterlichen Vorbildfunktion erfolgen. Durch

-
- ein Training wird zwar eine Verhaltenssicherheit erzeugt, jedoch keine Verhaltensänderung.
 - Statt Sicherheit zu trainieren, was nur bedingten Erfolg verspricht, sollte ein Schwerpunkt auf der Förderung der kindlichen Bewegung gelegt werden. Kinder leben von der Bewegung und erlangen durch sie auch andere Kompetenzen (soziale Kontakte, Erkundung der (Wohn-)Umwelt etc.). Durch die Förderung der Bewegung und somit auch anderer Kompetenzen finden sich Kinder besser im Straßenverkehr zurecht und verhalten sich dort sicherer.
 - Ebenfalls betont werden sollte, wie wichtig, einhergehend mit der Bewegungserziehung, das Erleben der Umwelt ist. Erkundung und Erleben der Umwelt steigern die Kompetenz der Kinder, sich selbständig im Wohnumfeld und später im weiteren Umkreis zurechtzufinden. ("Wohnumfelderkundungsgänge" statt "gezieltes Training")
 - Das Gesamtpaket von "Kind und Verkehr" sollte aufgrund der aktuellen Entwicklungen um den Teil "Kinder als Inline-Skater" erweitert werden.
 - Einer differenzierten Splittung der Programmpakete stehen die Vorschulparlamente sehr kritisch gegenüber, da hierdurch eine falsche Betonung der Programminhalte durch die Moderatoren entstehen kann.
 - Ebenfalls kritisch stehen die Vorschulparlamente einer Erweiterung des Programms um die Themenbereiche der Gesundheits-, Umwelt- und Sozialerziehung gegenüber. Diese Themen würden den Rahmen einer Elternveranstaltung sprengen. Bewegungserziehung umfaßt in ihren Augen bereits die Förderung der Kompetenzen dieser Bereiche.
 - Da sich die Bewegungserziehung jedoch positiv auf das sichere Verhalten von Kindern in Haushalt, Freizeit und Sport auswirkt, sollte nicht vollständig darauf verzichtet werden. Denkbar ist ein eigenständiges Programm, das zusätzlich zu Erziehungs- und Präventionsmaßnahmen Unterstützung in der Sicherung des Hauses und von Außenflächen gibt.
 - Bei der Ausbildung der Moderatoren sollte die Moderationsmethode stärker betont werden und ihre Umsetzung überprüft werden (z.B. durch Fragebögen). Die Vortragsform sollte vollständig aus Elternveranstaltungen verschwinden.
 - Einhergehend mit dieser Maßnahme sollten die Umsetzerverbände mehr Sorgfalt bei der Auswahl ihrer Moderatorenanwärter walten lassen. Besonderes Augenmerk sollte hier auf pädagogische Kompetenzen gelegt werden, um eine Professionalisierung der Moderatoren und somit der Vermittlung der Programminhalte zu gewährleisten.
 - Durch eine Honorarerhöhung kann es den Moderatoren ermöglicht werden, ihre Moderatorentätigkeit hauptberuflich durchzuführen. Hierdurch würde z.B. der Anreiz für andere Berufsgruppen (z.B. Pädagogen) geschaffen, eine Moderatorentätigkeit aufzunehmen.
 - Eine Zusammenarbeit zwischen den Vorschulparlamenten und den Umsetzerverbänden des Programms "Kind und Verkehr" wird angestrebt. Teile oder auch das gesamte Programmpaket können in die vom Vorschulparlament durchgeführten Elternveranstaltungen eingebaut werden. Eine Verbreitung des Programms und seiner überarbeiteten Inhalte durch die Vorschulparlamente ist somit möglich.

8.2 Moderatorenbefragung

Bei 14 "Kind und Verkehr"-Veranstaltungen 1998 in Essen wurden insgesamt 6 Moderatoren nach Überarbeitungsvorschlägen für das Programm befragt. Alle Moderatoren waren von Beruf Polizeibeamte und seit über 10 Jahren als Moderatoren tätig. Die Befragung wurde anhand eines teilstrukturierten Interviewleitfadens durchgeführt.

Die größte Kritik wurde an den Filmen des Programmes geübt. Dadurch, daß sie als veraltet empfunden werden und teilweise Fehler aufweisen (z.B. kein Helm beim Radfahren), werden sie vermindert oder gar nicht mehr in das Programm integriert. Sie sollten kürzer und prägnanter sein. Ebenfalls wurde der Wunsch nach kurzen einprägsamen Spots geäußert, wie sie in der Fernsehwerbung verwandt werden. Neben der Erneuerung der Medien wurde ebenfalls der Vorschlag gemacht, Elternvideos einzuführen. So können auch die Eltern erreicht werden, die aus zeitlichen oder anderen persönlichen Gründen nicht an einer Elternveranstaltung teilnehmen können.

Als mögliche Themenerweiterung wurde von allen Moderatoren die Ergänzung des Programms um ein "Kapitel" über Inline-Skater genannt. Ebenso sollte stärker auf rechtliche Bestimmungen beim Radfahren und bei der Mitnahme von Kindern im Pkw eingegangen werden. Einer Überarbeitung des Programms stehen die befragten Moderatoren positiv gegenüber. Bezüglich einer Ausweitung auf das Thema der allgemeinen Unfallprävention war jedoch die einhellige Meinung, daß dieses Thema zwar wichtig sei, jedoch ein eigenständiges Programm darstellen sollte.

8.3 Erzieherinnenbefragung

Zum Thema "Verkehrserziehung im Kindergarten" wurden bei 14 Veranstaltungen des Programms "Kind und Verkehr 1998" 40 Erzieherinnen in Essen befragt. Alle Befragten waren vollzeitbeschäftigt, ihre Berufserfahrung lag zwischen vier und sieben Jahren. Die Befragung wurde anhand eines teilstrukturierten Interviewleitfadens (siehe Anhang) durchgeführt.

Die Befragung zeigte, daß bei 75% der Erzieherinnen keine gezielte Vorbereitung der Kinder auf den Straßenverkehr stattfand. Als Begründung gaben die Befragten an, daß dies hauptsächlich in der Hand der Eltern läge. Bei den restlichen 25% fand eine Vorbereitung in Form von gezielt eingesetzten Verkehrsspielen statt. Besonderer Wert wurde hierbei auf das Trainieren von Begriffen des Straßenverkehrs und die Bedeutung von Verkehrszeichen gelegt. Praktische Übungen fanden mit Go-Karts oder Rollern statt oder wurden in Wohnumfelderkundungsgänge eingebaut.

Veranstaltungen zur Verkehrserziehung fanden bei 80% der Befragten, einmal im Jahr in Form eines Elternabends und der Einladung eines Verkehrssicherheitsbeauftragten der Polizei statt. Die befragten Erzieherinnen konnten nur positive Erfahrungen über die Veranstaltungen und ihre Wirkung bei den Eltern schildern. Sie waren der Meinung, daß die Eltern teilweise ihr eigenes Verhalten ändern. Konkrete Änderungsvorschläge zu den Inhalten konnten jedoch nicht gemacht werden.

Bei den restlichen 20% fanden keine Veranstaltungen statt. Als Begründung wurde mangelndes Interesse der Eltern angegeben. Die Erzieherin mit der längsten Berufserfahrung (17 Jahre) stellte fest, daß sich an der Verkehrserziehung im Kindergarten in den letzten Jahren kaum etwas geändert habe. Lediglich die Auswahl der zur Verfügung stehenden Medien habe sich ausgeweitet (CDs und CD-Roms).

8.4 Elternbefragung

8.4.1 Interview

Bei insgesamt 14 "Kind und Verkehr"-Veranstaltungen 1998 in Essen wurden 273 Eltern mit Hilfe eines teilstrukturierten Interviewleitfadens (siehe Anhang) zur Vorbereitung, Motivation und zu Eindrücken, die sie bei der Teilnahme gesammelt hatten, befragt.

Der Großteil der befragten Eltern nahm das erste Mal an einer "Kind und Verkehr" - Veranstaltung teil (93%). Weit mehr als die Hälfte hatte sich vor der Teilnahme noch nicht mit dem Thema auseinandergesetzt (64%), jeweils ca. 14% hatten bereits durch Fernsehen und Zeitung oder durch Kinderbücher Informationen gesammelt. Etwa 50% der befragten Eltern gaben das allgemeine Interesse am Thema als Grund für die Teilnahme an, ca. 25% nannten den Grund, daß das Kind eingeschult wird, und 14% erhofften sich, etwas über Unfallprävention im Straßenverkehr zu erfahren. Nach Angaben der Eltern bewegten sich 21% der Kinder nur als Fußgänger, 28% als Fußgänger und Radfahrer, 21% als Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater, 14% als Mitfahrer im Auto und Fußgänger und weitere 14% als Mitfahrer im Auto, Fußgänger und Radfahrer fort. Die beiden einzigen Fortbewegungsarten auf dem Kindergartenweg sind das Zufußgehen und die Mitfahrt im Auto mit jeweils ca. 50%.

Die meisten Erwartungen richteten sich auf Tips über besondere Gefahrenquellen, 30% der Eltern waren ohne Erwartungen zur Veranstaltung gekommen.

Ca. 80% der Befragten waren der Meinung, daß eine Umsetzung der Programminhalte möglich sei, ebenfalls 80% waren der Meinung, daß das Erfahrene positive Auswirkungen auf das eigene Verhalten im Straßenverkehr haben würde.

Als Verbesserungsvorschläge wurden die Aufstockung des Anschauungsmaterials und Informationen für Kinder als Inline-Skater und zur allgemeinen Unfallprävention genannt. Hier wurden sowohl weitere Broschüren als auch Videofilme, die zur Mitnahme nach Hause gedacht sind, gewünscht. Eine Erweiterung des Programms um das Thema "allgemeine Unfallprävention" befürworteten 70% der Eltern, weitere 14% hielten ein separates Programm zu diesem Thema für nötig.

8.4.2 Fragebogen zur Verkehrserziehung und zum Verkehrswissen von Eltern

In unserer Untersuchung befragten wir 449 Eltern von Kindern im Alter zwischen 3 und 10 Jahren aus den Städten Bottrop, Essen, Recklinghausen, Oberhausen und Duisburg (Alter der Kinder: 3-4: 23%, 5-6: 29%, 7-8: 22%, 9-10: 26%). Als Fragebogen wurde ein modifiziertes Modell des bereits von GÜNTHER (1979) und ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) benutzten Fragebogens genutzt. Ziele dieser Untersuchung waren, Meinungen der Eltern zur Verkehrserziehung und das elterliche Verkehrswissen zu ermitteln. Wir kamen zu folgenden Ergebnissen:

Gefährdung der Kinder

38% der Eltern machen sich "ständig" oder "sehr oft" Sorgen um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr, weitere 38% tun dies "oft". Nur 21% der Befragten machen sich darüber "manchmal"

Sorgen. Die meisten Eltern glauben, daß ihre Kinder an Kreuzungen ohne Signallichtanlagen am gefährdetsten sind (69%). An zweiter Stelle der Gefahrensituationen steht die Überquerung der Straße (67%). Ebenfalls überdurchschnittlich häufig werden das "Fahren mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn" (59%) und das "Spielen zwischen parkenden Autos" (54%) genannt. Die geringsten Gefahren für die Kinder sehen die Eltern in der Mitfahrt im Auto (2%).

Sicherheit der Kinder

In erster Linie sind nach Meinung der Eltern sie selbst für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr verantwortlich (97%). An zweiter und dritter Stelle folgen die Kraftfahrer (56%) und die Kinder selbst (37%). Als weitere Instanzen, die für die Sicherheit der Kinder zuständig sein könnten, wurden die Lehrer in den Schulen (27%), die Polizei (22%) und Politiker (15%) genannt.

Verkehrserziehung

Auch für die Verkehrserziehung ihrer Kinder sehen die Eltern primär sich selbst verantwortlich (94%). Daneben spielen für einen Teil der Eltern ebenfalls der Kindergarten und die Schule (59%) und die Polizei (20%) eine wesentliche Rolle bei der Verkehrserziehung der Kinder.

In der Familie kümmert sich meistens die Mutter um die Verkehrserziehung der Kinder (97%). In 38% der Fälle kümmert sich der Vater ebenfalls um die Vermittlung von Verkehrserziehungsinhalten. In weiteren 5% sind es ältere Geschwister. 21% planen Verkehrserziehungsmaßnahmen gezielt, 77% der Eltern dagegen betreiben Verkehrserziehung, wenn sie gerade daran denken. Nur 1% der Eltern sehen keinen Bedarf.

Erste Verkehrsbeteiligung

Die meisten Kinder dürfen im Alter von 5 Jahren das erste Mal alleine als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen (24%). Jeweils ca. 16% der Kinder dürfen mit 4, 6 und über 6 Jahren das erste Mal alleine auf die Straße. Vor dem Erreichen des dritten Lebensjahres sind es nur 4%, mit 3 Jahren 7%. Bei der ersten Verkehrsbeteiligung gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

Als Radfahrer dürfen 30% der Kinder erst mit 10 Jahren alleine am Straßenverkehr teilnehmen, obwohl über 60% der Eltern die Fähigkeit der Kinder, ein Rad zu lenken, als "gut" oder "befriedigend" einschätzen. Bis zum 5. Lebensjahr wird die Fähigkeit Rad zu fahren noch zu einem hohen Prozentsatz als "schlecht" eingestuft (20-36%). Auch hier bestehen keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

Erlebens- und Verhaltenweisen des Kindes

30% der Eltern schätzen ihr Kind als aufmerksam ein. 33% halten es für vorsichtig, 19% für spontan und 11% für unkonzentriert. Nur 2% der Befragten schätzen ihr Kind ängstlich, 3% leichtsinnig ein. Jüngere Kinder (bis 6 Jahre) werden häufiger als unkonzentriert oder spontan eingeschätzt, ältere häufiger als aufmerksam und vorsichtig. Mädchen werden als aufmerksamer, vorsichtiger und ängstlicher eingeschätzt, Jungen seien häufiger spontan und unkonzentriert.

Trotz dieser alles in allem positiven Einschätzung sind 75% der Eltern oft, sehr oft oder ständig um ihre Kinder besorgt, wenn sich diese im Straßen-

verkehr aufhalten. 21% machen sich manchmal Sorgen, und nur 4% sind selten oder fast nie besorgt.

Verkehrsbezogene Fähigkeiten des Kindes

Die meisten Eltern sind der Meinung, daß die Fähigkeit des Entfernungssehens ihrer Kinder "befriedigend" ist (46%). Beinahe 30% halten es für "gut", 16% für "schlecht". Die Antworten "sehr gut" und "sehr schlecht" wurden nur von 2% und 4% der Eltern genannt. Diese Fähigkeit wird bei jüngeren Kindern (bis 6 Jahre) häufiger mit befriedigend, bei älteren mit gut bewertet.

Die Fähigkeit der Kinder, Geschwindigkeiten zu schätzen, wird ebenfalls von den meisten Eltern mit "befriedigend" bewertet (38%). 34% halten es jedoch für "schlecht", nur 19% für "gut". 5% sind sogar der Meinung, daß sie "sehr schlecht" entwickelt ist. Bis zum 6. Lebensjahr wird diese Fähigkeit noch sehr häufig als schlecht entwickelt eingestuft

Trotz der zumindest teilweise bestehenden "Defizite" wird die Fähigkeit, eine Straße richtig und gefahrlos zu überqueren, zu 48% mit "gut" und sogar zu 8% mit "sehr gut" bewertet. 30% halten das Verhalten ihrer Kinder für "befriedigend", 9% für "schlecht". Jüngere Kinder werden häufiger mit "befriedigend", ältere mit "gut" bewertet.

91% der Eltern waren der Meinung, daß ihr Kind vor der Straßenüberquerung am Bordstein hält. Jeweils 73% meinen, daß das Kind auf dem Gehweg an der Häuserwand entlang läuft und auf geradem Weg die Fahrbahn überquert. 72% der Eltern glauben, daß das Kind ein Handzeichen vor der Straßenüberquerung gibt.

Verkehrsregelwissen der Eltern

Folgende Fragen wurden von den Eltern beantwortet:

- Babys dürfen auch auf kurzen Strecken nicht ohne Rückhaltesystem transportiert werden (richtig beantwortet: 99%).
- Radfahrende Kinder unter acht Jahren dürfen nicht, ohne abzustiegen, die Straße überqueren (96%).
- Kinder unter zwölf Jahren dürfen nicht ohne Rückhaltesystem im Pkw befördert werden (94%).
- In Tempo 30 Zonen dürfen Kinder nicht mit Tretrollern etc. auf der Fahrbahn fahren (89%).
- Kinder unter acht Jahren dürfen nicht alleine auf der Straße fahren (88%).
- Kinder sollten beim Radfahren den Helm tragen (87%).
- Kinder bis zu zwölf Jahren dürfen nur auf dem Rücksitz mitgenommen werden (61%).
- Eltern dürfen nicht aus Sicherheitsgründen mit den Kindern auf dem Gehweg fahren (44%).
- Kinder dürfen in verkehrsberuhigten Zonen nicht auf der Fahrbahn spielen (44%).
- Kinder unter acht Jahren dürfen nicht in Begleitung der Eltern auf der Fahrbahn fahren (42%).

Vergleich mit Ergebnissen früherer Untersuchungen

Während 1979 bei GÜNTHER noch 43% der befragten Eltern die Verkehrserziehung zielgerichtet durchführten, sind es 1998 nur noch 21%.

Ähnliche Unterschiede zeigen sich auch in der Bereitschaft an Veranstaltungen zur Verkehrser-

ziehung teilzunehmen. 1979 (LIMBOURG und GERBER) waren es 74% der Eltern, die bereit waren an Elternabenden teilzunehmen. Die Ergebnissen der Untersuchung von 1998 zeigen demgegenüber, daß 40% der Eltern tatsächlich an einer solchen Veranstaltung teilnahmen. Schlußfolgernd ist anzunehmen, daß in Deutschland ein Rückgang der Bereitschaft zur Teilnahme an Elternabenden zu verzeichnen ist.

An der Einschätzung der Zuständigkeit für die Verkehrserziehung hat sich wenig geändert. Waren es 1979 (LIMBOURG und GERBER) 90% der Befragten, die antworteten, daß die Eltern primär für die Verkehrserziehung zuständig seien, so waren es 1998 94% der Eltern.

In Bezug auf die Zuständigkeit für die allgemeine Sicherheit der Kinder ist zwischen 1996 (ELLINGHAUS und STEINBRECHER) und 1998 ein Anstieg von über 20% für die Nennung der Eltern als primär Sorgetragende zu beobachten (1996: 65% / 1998: 97%). Die Dominanz der Mütter in der Verkehrserziehung von Kindern ist zwischen 1979 (LIMBOURG und GERBER) und 1998 von 88% auf 97% gestiegen.

Zwischen 1996 (ELLINGHAUS und STEINBRECHER) und 1998 ist die Sorge um die Kinder bei den Eltern in den Kategorien "ständig", "sehr oft" und oft von 64% auf 75% gestiegen.

Während 1979 (LIMBOURG und GERBER) 50% der 4jährigen, 63% der 5jährigen und über 90% der 6jährigen Kinder alleine auf die Straße durften, sind es 1998 bei den 4jährigen 16%, bei den 5jährigen 40% und bei den 6jährigen 56% der Kinder.

Als größte Gefahr wird nicht mehr die Straßenüberquerung an nicht gesicherten Stellen als Fußgänger angesehen (1996: 63%), sondern das Pas-

sieren einer Kreuzung ohne Signalanlage (67%). Trotzdem hat die Nennung der Straßenüberquerung an nicht gesicherten Stellen als mögliche Gefahrenquelle zugenommen (67%).

Eltern überschätzen ihre Kinder, wenn es darum geht zu erörtern, ob Kinder den Anforderungen im Straßenverkehr in einem bestimmten Alter gewachsen sind. Diese Tatsache trifft sowohl auf die von GÜNTHER (1979) ermittelten Daten als auch auf alle aktuelleren Ergebnisse zu. Zwischen den von ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) und den von HOLEWEG im Rahmen der Kinderkarawane 1998 ermittelten Daten verschiedener Städte lassen sich regionale Unterschiede in der Einschätzung der Fähigkeiten von Kindern erkennen. Während z.B. die Eltern der Städte München, Köln und Jülich (ELLINGHAUS und STEINBRECHER) zu 28% meinten, daß ihre Kinder bereits mit 8 Jahren sicher als Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen könnten, waren es bei den Eltern der neun Städte der Kinderkarawane nur 10%, die die unterste mögliche Altersgrenze von 10 Jahren angaben.

Vergleicht man hinsichtlich des Verkehrsregelwissens der Eltern die Ergebnisse von ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1996) und die von uns in Essen erhobenen Daten aus dem Jahr 1998, so zeigt sich, daß das Wissen der Eltern teilweise große Defizite aufweist. Auch hier lassen sich in manchen Bereichen regionale Unterschiede zwischen den untersuchten Städten erkennen.

Die Bereiche mit den größten Defiziten waren:

- Tempo 30 Zonen
- Mitnahme von Kindern im Auto
- Radfahrende Kinder und ihre Begleitung

Ein qualitativer Vergleich der für Deutschland und Spanien ermittelten Daten ist aufgrund möglicher gesellschaftlicher Unterschiede nicht möglich. Die aufgetretenen Unterschiede können jedoch beschrieben werden (CENTENO und FERNÁNDEZ, 1997):

In Spanien praktizierten 61% der Eltern planvolle Verkehrserziehung. Die Bereitschaft, an Veranstaltungen zur Verkehrserziehung teilzunehmen zeigten 85% der Eltern. Trotzdem verließen sich 88% der spanischen Eltern auf den "gesunden Menschenverstand". Für die Verkehrserziehung fühlten sich 87% der Eltern zuständig. Verkehrserziehung fand in Spanien zu 91% in der realen Situation statt, nur 7% entfielen auf Verkehrsspiele. Dafür wurde den Kindern hier eine große Autonomie zugesprochen. Bei nur 25% der Kinder wurde das Verhalten im Straßenverkehr kontrolliert. Den Kindern wird hier eine größere Autonomie zugesprochen.

8.4.3 Fragebögen zur Teilnahme und Nichtteilnahme an "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen

650 Eltern von Kindern zwischen 0 und 10 Jahren aus 51 Städten in NRW wurden nach der Teilnahme an KuV-Veranstaltungen und möglichen inhaltlichen Verbesserungen des Programms befragt. 52% der Kinder der befragten Eltern waren Mädchen, 48% Jungen. 20% der Kinder waren zwischen 0 und 3 Jahren, 45% zwischen 4 und 6 Jahren und 34% zwischen 7 und 10 Jahren alt.

40% der befragten Eltern kannten das Programm Kind und Verkehr. Davon hatten 37% an einer Veranstaltung "Kinder als Fußgänger", 19% an einer Veranstaltung "Kinder als Radfahrer" teilgenommen. 25% hatten beide Veranstaltungen be-

sucht. 41% der Eltern deutscher Kinder kannten das Programm, bei den Eltern türkischer Kinder waren dies nur 27%. An einer Veranstaltung teilgenommen hatten davon 81% der Eltern deutscher Kinder, bei den Eltern türkischer Kinder waren dies 90%.

Die häufigsten Gründe für die Teilnahme an einer KuV-Veranstaltung waren der Wunsch nach mehr Information über Kinder im Straßenverkehr (35%), praktische Tips (11%), die Vermittlung von Präventionsmaßnahmen (10%), der Erfahrungsaustausch (9%), die Aufklärung über Gefahrenquellen (8%), bessere Aufklärung über Kinder (6%) und Informationen über den erzieherischen Umgang (5%). Die Eltern, die an einer Veranstaltung teilgenommen hatten, gaben zu 57% an, daß ihre Erwartungen erfüllt wurden, 39% gaben an, daß sie teilweise erfüllt wurden, nur 5% der Eltern gaben unerfüllte Erwartungen an.

Die Teilnehmer äußerten sich positiv zu den Teilaspekten "Beantwortung aller Fragen", "gute Erklärungen des Moderators" und "viele neue Anregungen". Als negativ beurteilten sie, daß die Veranstaltung nichts Neues gebracht habe, die Zeit zu knapp war, nicht auf alles eingegangen wurde, daß Themen zu allgemein gehalten wurden und die Veranstaltung praxisorientierter gestaltet werden sollte.

78% der Eltern, die an den KuV-Veranstaltungen teilgenommen haben, befürworteten eine Erweiterung des Programms. Dabei entfielen 38% auf den Bereich "Unfälle im Haushalt", 15% auf "Sportunfälle", 17% auf "allgemeine Unfallpräventionsmaßnahmen", 8% auf "Verkehrsunfälle" und 5% auf "1.Hilfe beim Kind".

123 der von den 650 in der Hauptuntersuchung Befragten beantworteten zusätzlich den Fragebogen des Instituts Diagnose und Transfer aus München zur Teilnahme an einer KuV-Veranstaltung.

Als Gründe für die Teilnahme an einer Elternveranstaltung des Programms "Kind und Verkehr" gaben die Befragten auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig) den Bereichen "Informationen über Gefahren im Straßenverkehr" und "Informationen über Wahrnehmung und Verhalten von Kindern" im Durchschnitt 4,6 Punkte. Weitere besonders wichtige Gründe für die Teilnahme waren der Wunsch nach praktischen Tips in der Verkehrserziehung ($\xi = 4,3$) und Informationen über Gefahren im Wohnumfeld ($\xi = 4,2$). Weniger wichtig war den Befragten der Erfahrungsaustausch mit anderen Eltern ($\xi = 3,7$).

Die Erwartungen der Teilnehmer wurden bei 44% erfüllt, bei 34% traf dies zum größten Teil zu, bei 21% teilweise. Nur bei 1% wurden sie gar nicht erfüllt. Als Begründungen für die unvollständige Erfüllung der Erwartungen wurden "Zeitmangel", "fehlender Bezug zum Wohnumfeld" und "unbeantwortete Fragen" am häufigsten genannt.

Auf einer Skala von 1 (kaum profitiert) bis 5 (sehr profitiert) wurde der Profit durch Informationen über die Wahrnehmung und das Verhalten von Kindern im Verkehr im Durchschnitt am höchsten eingeschätzt ($\xi = 4,2$). Weiterhin waren die Befragten der Meinung, daß sie durch Informationen über Gefahren für Kinder im Verkehr ($\xi = 4,1$) und durch praktische Tips zur Verkehrserziehung ($\xi = 4,0$) von der Veranstaltung am meisten profitiert hatten.

Den größten Gefallen an der Veranstaltung fanden die bildhaften und praktischen Beispiele (28%) und die lockere Art des Vortrages (14%).

87% der Befragten gaben keine Themen der Verkehrserziehung an, über die sie in einer weiteren Veranstaltung informiert werden wollten. 13% der Befragten machten Vorschläge, die Themen "Inline-Skaten" und "radfahrende Kinder" wurden am häufigsten genannt.

Das wichtigste Erziehungsziel bei Kindern im Vorschulalter war nach Meinung der Befragten die Entwicklung von sozialem Handeln (Position: $\xi = 2$). Es folgten die Ziele "Entwicklung von Selbstständigkeit" (Position: $\xi = 2,1$) und "Verkehrserziehung" (Position: $\xi = 2,4$). Die Gesundheitserziehung und die Umwelterziehung wurden weniger hoch eingeschätzt (3,1/3,3).

Von den 650 bei der Hauptuntersuchung Befragten beantworteten 347 den Fragebogen des Institutes Diagnose und Transfer aus München für die Nichtteilnahme an einer KuV-Veranstaltung. Es sollten die Vorstellungen über mögliche Inhalte des Programms ermittelt werden.

81% der Befragten konnten keine speziellen Themen angeben, die für sie von besonderem Interesse waren. Jeweils 2% gaben die Themen "Wahrnehmung von Kindern" und "Kinder als Radfahrer" an.

Die Erziehungsziele "Entwicklung von Selbstständigkeit" und "Entwicklung von sozialem Handeln" waren für die Befragten die wichtigsten (Position: $\xi = 1,9$). Der Verkehrserziehung wurde im Durchschnitt die Position 2,9 gegeben, während der Gesundheits- (Position: $\xi = 3,2$) und Umwelterzie-

hung (Position: $\xi = 3,9$) ein geringer Stellenwert beigemessen wurde.

8.5 Teilnehmende Beobachtung bei Elternveranstaltungen

Die teilnehmende Beobachtung erfolgte im Sommer 1998 bei insgesamt 14 Veranstaltungen des Programms "Kind und Verkehr" (DVW) in verschiedenen Kindergärten innerhalb des Stadtgebietes Essen. Die Veranstaltungen wurden von zwei einzelnen Moderatoren und zwei Moderatorengruppen durchgeführt. Sieben Veranstaltungen betrafen das Thema "Kinder als Fußgänger", die anderen sieben das Thema "Kinder als Radfahrer". Das Augenmerk bei der Beobachtung lag darauf, inwieweit und in welcher Form die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" durch die Moderatoren an die Teilnehmer vermittelt wurden.

8.5.1 Veranstaltungen "Kinder als Fußgänger"

Drei der beobachteten Veranstaltungen wurden von dem einen, vier von dem anderen Moderatorengruppen durchgeführt. Alle vier Moderatoren waren Polizisten. Die Veranstaltungen fanden am Nachmittag statt, die Kinder konnten mitgebracht werden.

Die Inhalte der Veranstaltungen orientierten sich nur grob an den im Programmteil "Kinder als Fußgänger" festgelegten Inhalten. Die Gefahren, die zu einem Unfall führen (Kind, Verkehr und Straßenbau, Erwachsene), wurden in allen Veranstaltungen genannt. Erweitert wurden diese Ursachen noch durch die Einstellung von Kindern, von Eltern Gesagtes zu hinterfragen und nicht zwingend zu befolgen. Im weiteren Verlauf wurde in allen Veranstaltungen auf die entwicklungspsychologischen

Besonderheiten bei Kindern eingegangen. Dieses Thema wurde je nach Veranstaltung unterschiedlich intensiviert (10 - 20 Minuten). Auch hier wurde teilweise eine Erweiterung der Programminhalte vorgenommen, z.B. wurde erwähnt, daß Kinder die genaue Farbabfolge von Ampeln nicht kennen. Unfallstatistiken wurden, bezogen auf 5 - 6jährige Kinder, in allen Veranstaltungen genannt. Der Film "So geht's" wurde in zwei Veranstaltungen gezeigt, einmal konnte er wegen eines defekten Videorekorders nicht gezeigt werden, in den anderen vier Veranstaltungen wurde er nicht in den Elternnachmittag eingebaut. In diesen vier Veranstaltungen wurde die Spielbereichssicherung kurz anhand der Broschüre "So geht's" besprochen, gleichermaßen wurde mit den Übungen im Verkehrsraum verfahren. Die Notwendigkeit, Kinder im Auto zu sichern, wurde in allen Veranstaltungen stark betont und mit den bereits beschriebenen Unfallzahlen begründet. Die Dauer der folgenden offenen Diskussion (60 - 70 Minuten) war abhängig von der Länge des vorangegangenen Informationsteils (20 - 40 Minuten). Hier wurden nicht nur die Inhalte des Programms, sondern auch Probleme in anderen Bereichen diskutiert (z.B. sexueller Mißbrauch, Unfallprävention im Haushalt etc.).

Alle sieben Veranstaltungen beinhalteten einen im Programm "Kind und Verkehr" nicht geplanten Praxisteil für Kinder. In diesem Teil ging der jeweilige "Zweitmoderator" mit den Kindern in den Straßenraum und führte nach einer kurzen Einführung über richtiges Verhalten im Straßenverkehr die Übungen "Straßenüberquerung" und "Straßenüberquerung zwischen parkenden Autos durch". Die Übungen wurden dann durch Ablenkung des jeweiligen Kindes erschwert.

8.5.2 Veranstaltungen "Kinder als Radfahrer"

Jeweils drei und vier Veranstaltungen wurden von je einem Moderator durchgeführt. Beide Moderatoren waren Polizisten und Leiter von Kinder- und Jugendverkehrsschulen. Die Veranstaltungen fanden am Nachmittag statt, auch hier konnten die Kinder mitgebracht werden. Auch hier zeigte sich, daß die Inhalte der Veranstaltung sich nur grob nach den Inhalten des Programmteils "Kinder als Radfahrer" richteten. Alle Veranstaltungen waren so konzipiert, daß nach einem ca. halbstündigen Vortrag eine praktische Präsentation des Könnens der Kinder auf dem Fahrrad auf dem Verkehrsübungsplatz erfolgte. Die Eltern sollten die zuvor beschriebenen entwicklungsbedingten Defizite ihrer Kinder beim Radfahren "hautnah" miterleben. War zuvor eine Überschätzung der Fähigkeiten der Kinder bei den Eltern wahrzunehmen ("mein Kind kann schon radfahren"), so zeigten die Eltern in den anschließenden Diskussionen reges Interesse am Schutz ihrer Kinder. Im Verlauf der Diskussion wurde das Thema "Spielraumsicherung" meist als eines von vielen angesprochen. Es war ebenfalls zu beobachten, daß nicht die Radfahrverhinderungsstrategie, sondern die Unfallvermeidungsstrategie im Vordergrund aller Veranstaltungen stand, da die meisten Kinder bereits ein Fahrrad besaßen. Ebenso wie bei den Veranstaltungen zum Thema "Kinder als Fußgänger" wurden Themengebiete angesprochen, die nicht direkt das Radfahren betrafen oder nicht einmal mit Verkehrserziehung zu tun hatten (z.B. sexueller Mißbrauch). Der zum Programmteil gehörige Film "Radfahren ist (k)ein Kinderspiel" wurde in keiner Veranstaltung gezeigt, die Broschüre wurde jedoch verteilt.

Die Beobachtung von 14 Veranstaltungen, die insgesamt von 6 Moderatoren durchgeführt wurden, kann nicht als repräsentativ angesehen wer-

den. Die durchgeführte teilnehmende Beobachtung gibt jedoch Hinweise auf eine mögliche falsche Umsetzung der Programminhalte durch die Moderatoren. Um Aussagen über eine qualifiziertere Auswahl von Moderatorenanwärtern (z.B. mehr Pädagogen statt Polizisten) und eine intensivere Moderatorenaus- und -weiterbildung treffen zu können, müßten weitergehende Forschungen, so wie es das Teilprojekt 3 zur Optimierung des Programms "Kind und Verkehr" vorsieht, betrieben werden.

8.6 Konsequenzen für das Programm "Kind und Verkehr"

8.6.1 Befragung von Experten, Moderatoren, Erzieherinnen und Eltern zu ihren inhaltlichen Veränderungs- und Ergänzungsvorstellungen

Unter den befragten Experten kannten nur ca. ein Drittel das Programm "Kind und Verkehr" so gut, daß sie inhaltliche Verbesserungsvorschläge machen konnten. Da die Experten sich im Bereich "Kinder im Verkehr" gut auskannten, war dieses Ergebnis überraschend. Es zeigt, daß "Kind und Verkehr" nicht ausreichend medienwirksam verbreitet wird. Auch von den 650 befragten Eltern aus Nordrhein-Westfalen kannten nur 40% "KuV". Eine effektivere Pressearbeit wäre erforderlich, um das Programm noch bekannter zu machen (Fernsehen, Printmedien, Plakate usw.).

Die Ergebnisse der Expertengespräche zeigten auch, daß bei den unterschiedlichen unfallpräventiven und verkehrspädagogischen Institutionen eine große Bereitschaft zur Kooperation mit "Kind und Verkehr" besteht (Deutsches Grünes Kreuz, Bundesvereinigung für

Gesundheit, Berufsverband der Kinderärzte, Berufsverband der Unfallchirurgen, Vorschulparlamente). Diese Möglichkeiten zur Kooperation sollten genutzt werden, um eine größere Verbreitung der KuV-Inhalte und eine Vernetzung mit anderen Präventionsansätzen zu erreichen. Als Gegenleistung könnten die Inhalte der anderen Programme an die Eltern weiter gegeben werden.

Zu den Inhalten von "Kind und Verkehr" wurden von den Experten, den Moderatoren, den Beobachtern und den Eltern folgende Veränderungs- und Ergänzungsvorschläge gemacht:

- Das reine "anpassen" der Kinder an den Verkehr ist nicht mehr zeitgemäß, es müßte auch Inhalte geben, die mit der Anpassung des Verkehrs an die Kinder zu tun haben.
- Wie das in Kapitel 4 beschriebenen Unfallzahlen zeigen, stellt der Verkehrsunfall nur einen Teil des gesamten Unfallgeschehens im Kindesalter dar. Neben den Gefahren des Straßenverkehrs sollten auch Gefahren in anderen Bereichen aufgezeigt werden. Sowohl die Experten als auch die Eltern waren der Meinung, daß das Programm um das Thema "allgemeine Unfallprävention" erweitert werden sollte.
- Da die Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr deutlich überschätzen, sollten die entwicklungspsychologischen Grundlagen der Kinder für die Teilnahme am Straßenverkehr - welche auch den Eltern sehr am Herzen liegen - stärker betont werden.
- Das mangelnde Wissen der Eltern um rechtliche Bestimmungen im Bereich Verkehr zeigt, daß die Weitergabe dieser Informationen intensiviert werden muß.
- Das Vorbildverhalten der Eltern muß im Programm "Kind und Verkehr" stärker betont werden.
- Statt der "Radfahrverhinderungsstrategie" sollten Alternativen zur Förderung und Schulung der Bewegungskompetenz geboten werden. Der Roller ist als Vor-Übungsgerät für das Radfahren im Programm zu empfehlen. Das gemeinsame Radfahren von Kindern und ihren Eltern sollte stärker thematisiert werden. Weitere mögliche Themen sind "Stützräder" und "Fahrradanhänger".
- Experten, Moderatoren und Eltern waren aufgrund der gesammelten Erfahrungen der Meinung, daß das Programm "Kind und Verkehr" um den Baustein "Kinder als Inline-Skater" erweitert werden sollte.
- Die Medien des Programms sollten überarbeitet werden. Um verkehrsgerechtes Verhalten zu fördern sollten Kinder in allen Medien des Bausteins "Kinder als Radfahrer" Helme tragen. Triggerfilme könnten die Funktion der Filme in der Veranstaltung übernehmen. Längere Lernfilme könnten statt dessen an Eltern verteilt werden, die nicht die Möglichkeit haben an einer Elternveranstaltung teilzunehmen. Die Möglichkeit die vermittelten Inhalte durch Videos aufzufrischen ist auch für Eltern sinnvoll, die eine Veranstaltung haben.
- Neben den vorhandenen Medien sollte das Programm die neuen Medien (Internet, CD-Rom, CD) als Anspracheform nutzen. So könnten ebenfalls Eltern erreicht werden, die keine Möglichkeit haben eine Elternveranstaltung zu besuchen.

- Die Erzieherinnen im Kindergarten sollten stärker in das Programm "Kind und Verkehr" einbezogen werden. Durch eine Kooperation mit den Vorschulparlamenten könnte die dort bestehende Erzieherinnenweiterbildung zur Vermittlung der Inhalte von "Kind und Verkehr" genutzt werden.
- Aufgrund der negativen Auswirkungen der steigenden Motorisierung auf Gesundheit und Umwelt, sind die Experten der Meinung, daß das Programm um den Aspekt "Verkehrsmittelwahl und Auswirkungen auf das Kind und die Umwelt" erweitert werden sollte. Themen dabei könnten "Kinder und ÖPNV", "Autofahren und Umwelt" und "Autofahren und Bewegungsmangel" darstellen.
- Die Selbständigkeit der Kinder ist das oberste Erziehungsziel der Eltern. Daher sollte nicht nur die Spielraumsicherung sondern auch die kindgerechte Verkehrsraumgestaltung (Aktionsräume für Kinder im Wohnumfeld) thematisiert werden.
- Bestimmte Teile des Programms sollten gekürzt und übersichtlicher gestaltet werden (z.B. "Kinder unterwegs", Moderatorenhandbuch). Das Programm sein sollte nicht mit allgemeinen Erziehungsthemen überfrachtet werden (Buch für Eltern).
- Die Auswahl, Ausbildung und Arbeit der Moderatoren sollte professionalisiert werden. Dazu zählt auch, daß die in den Kindergärten eingesetzten Moderatoren Ortskenntnis aufweisen sollten.
- Die durch die Moderatoren vermittelten Inhalte sollten überprüft werden.

8.6.2 Veränderungen der Voraussetzungen für "Kind und Verkehr" bei den Eltern

Die Eltern machen sich Sorgen um die Sicherheit ihrer Kinder und fühlen sich heute wie früher für die Verkehrserziehung ihrer Kinder zuständig. Wie auch früher, liegt die Verkehrserziehung fast nur in den Händen der Mütter. Sie gehen dabei jedoch weniger planmäßig und zielgerichtet vor als früher. Aus diesem Grund müßte das Trainingsprogramm noch deutlicher als bisher aufzeigen, wie die Übungen in den "normalen" Alltag integriert werden können (Kindergartenwege, Einkaufswege, Spaziergänge usw.). Außerdem müßte die Notwendigkeit des häufigen Zu Fuß Gehens für den Erfolg des Trainings betont werden.

Die Bereitschaft zur Teilnahme an "Kind und Verkehr" - Veranstaltungen ist seit den Anfängen des Programms geringer geworden. Aus diesem Grund sollten auch noch andere Wege der Elternansprache gesucht werden (Fernsehen, Presse, Videofilme, Kinderärzte usw.).

Die Eltern schätzen die Gefahren für Kinder im Verkehr nicht immer richtig ein. So wird das Mitfahren im Auto als fast ungefährlich eingestuft, obwohl sich die meisten tödlichen Unfälle inzwischen im Pkw ereignen. Aus diesem Grund müßten die Eltern in Bezug auf das Mitfahren im Pkw besser aufgeklärt werden.

8.6.3 Voraussetzungen für "Kind und Verkehr" bei den Kindern

Kinder dürfen heute erst zu einem sehr viel späterem Alter alleine auf die Straße als zu Beginn des Programms Kind und Verkehr. Sogar im Alter von 6 Jahren dürfen heute nur 56% der Kinder alleine auf die Straße, im Jahr 1979 waren es noch 90% der Kinder. Dadurch können sich

Motivationsprobleme für den Besuch einer KuV-Veranstaltung ergeben. Das Programm müsste bei der Einladung der Eltern betonen, daß es auch für Eltern gedacht ist, deren Kinder noch nicht selbständig am Verkehr teilnehmen. Durch die Einbeziehung von Unfällen im Haushalt und in der Freizeit könnte die Zielgruppe wieder besser zur Teilnahme an der Elternveranstaltung motiviert werden.

9 Zusammenfassende Darstellung der Veränderungs- und Ergänzungsvorschläge

9.1 Anpassung der drei Säulen

Der gesamte Komplex der Unfallverhütung wird traditionellerweise in die Bereiche "technische Maßnahmen und Normierung", "legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug" und "Kommunikation und erzieherische Maßnahmen" (KISSER, 1995). Die genannten Bereiche sollten in den Säulen des Programms "Kind und Verkehr" zu finden sein. Es wäre sinnvoll, die drei Säulen mit den drei "klassischen" Unfallpräventionsansätzen langfristig gleichzusetzen. Dazu müßte das bisherige Säulenmodell modifiziert werden.

Für die Bereiche "technische Maßnahmen und Normierung" und "legislative Maßnahmen" steht bislang die "erste Säule" von "Kind und Verkehr" :

1 Anpassung technischer und juristischer Aspekte des Straßenverkehrs an Kinder

In dieser Säule könnten die technischen und die juristischen Aspekte getrennt und den entsprechenden Bereichen "Technische Maßnahmen und Normierung" und "Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug" zugeordnet werden.

Der Bereich "Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug" sollte durch die "kindorientierte Verkehrsüberwachung" erweitert werden.

Die Überzeugungsarbeit bei Politikern, Städteplanern, Verkehrsbehörden und Polizei sollte nicht alleine vom DVR geleistet werden. Eine stärkere Einbindung der Eltern wäre eine gute Möglichkeit, sich zusätzlich öffentliches Gehör zu verschaffen.

Die Eltern selbst würden das Gefühl bekommen, daß es sich lohnt, sich für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr einzusetzen.

Der Bereich der "Kommunikation und erzieherischen Maßnahmen" wird durch die "zweite" und "dritte Säule" abgedeckt, wobei hier nicht nur erwachsene Verkehrsteilnehmer und Eltern, sondern über die Eltern auch die Kinder erreicht werden. Beide Säulen könnten dabei zusammengefaßt werden (Kommunikation und Aufklärung für erwachsene Verkehrsteilnehmer, Erzieherinnen und Eltern, erzieherische Maßnahmen für Kinder).

2 Aufklärung erwachsener Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kraftfahrer über Verhaltensmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr

Neben erwachsenen Verkehrsteilnehmern und Kraftfahrern sollten ebenfalls Verkehrsplaner (Straßenverkehrs-, Stadtplanungs- und Tiefbauämter) und die Polizei über die Verhaltensmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr aufgeklärt werden, da diese die Präventionsbereiche "technische Maßnahmen" und "Überwachung" abdecken.

Die Verbreitung des Programms "Kind und Verkehr" und seiner Inhalte über Presse, Funk und Fernsehen sollte intensiviert werden. Hier sind Triggerfilme und kurze Spots (Beispiel: "Emotionen!") denkbar nach denen immer das "Kind und Verkehr" Logo gezeigt werden sollte (siehe "Der 7. Sinn"). Dies erhöht die Wiedererkennungsquote (z.B. bei Elternveranstaltungen) und somit auch die Akzeptanz und Resonanz bei Eltern und anderen Erwachsenen. Der DVR hat richtig entschieden, sich im Bereich von werbe- und medienwirksamen Aktionen (Fahrradhelmkampagnen, Verkehrskarawane durch Deutschland etc.) zu enga-

gieren und das Interesse für Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit zu fördern.

3 Elternbildung im Vorschulbereich

Zusätzlich zu der Elternbildung sollte die Erzieherinnenbildung in die dritte Säule aufgenommen werden. Die geringe Resonanz bei Elternveranstaltungen könnte durch die Intensivierung der beiden ersten Säulen erhöht werden. Wenn man die im Kindergarten stattfindende Veranstaltung durch Logos und Titel mit Spots oder Triggerfilmen aus dem Fernsehen und Plakaten in Verbindung bringen kann, ist der Moderator nicht nur irgendein Sicherheitsberater, sondern wird mit dem bundesweit wirkenden Programm in Verbindung gebracht. Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und deren Publikmachung können Eltern erkennen, daß durch das Engagement des Programms "Kind und Verkehr" in Zusammenarbeit mit den Eltern die Sicherheit z.B. durch straßenbauliche Änderungen erhöht werden kann. Dies würde wahrscheinlich zu einem verstärkten Interesse der Eltern führen, da sie sehen würden, daß auch sie etwas bewegen können.

Ergänzung der Säulen:

- kindorientierte Überwachung

Geht man von der traditionellen Gliederung der Präventionsarbeit nach Kisser aus, so zeigt sich, daß die erste Säule des Programms "Kind und Verkehr" ein Defizit im Bereich des Gesetzesvollzuges aufweist. Hier sollte die kindorientierte Überwachung in das Programm aufgenommen werden, um alle Bereiche der Präventionsarbeit abzudecken.

- Förderung einer bewegungs-, gesundheits- und umweltorientierten Verkehrsmittelwahl

Die dritte Säule des Programms "Kind und Verkehr" - die "Elternbildung im Vorschulbereich" - sollte durch die spezielle Förderung einer bewegungs-, gesundheits- und umweltorientierten Verkehrsmittelwahl ergänzt werden. Durch die Aufklärung über die negativen Auswirkungen der motorisierten Verkehrsmittelwahl und die Förderung alternativer Bewegungsarten (ÖPNV, Fahrradfahren, Zufußgehen) könnte der stetig steigenden Pkw-Nutzung und den damit verbundenen Gefahren entgegen gewirkt werden.

- Förderung der Vorbildfunktion

Die Vorbildfunktion von Erwachsenen ist einer der wichtigsten Bestandteile der kindlichen Verkehrserziehung. Daher sollte ihre Bedeutung noch stärker im Programm "Kind und Verkehr" hervorgehoben werden. Besondere Relevanz in bezug auf das Vorbildverhalten sollte den Medien zukommen. Die Positionierung richtigen Verhaltens in Fernsehserien (z.B. "Lindenstraße" (ARD), "Gute Zeiten Schlechte Zeiten" (RTL), "Unter uns" (ARD) etc.) oder die Verbreitung durch Stars aus Sport und Medien (z.B. Spots unter dem Motto "Sei Vorbild", nach dem Vorbild der Anti-Drogen-Kampagne "Keine Macht den Drogen") wären gute Möglichkeiten, um das Vorbildverhalten in der Bevölkerung zu fördern.

- kindorientierte Stadt- und Verkehrsplanung

Die Arbeit im Bereich "technischen Maßnahmen" der ersten Säule sollte intensiviert werden. Ein Ansatz bietet die kindorientierte Stadt- und Verkehrsplanung. Kindliche Lebensräume, die besonders durch den motorisierten Verkehr verdrängt wurden, könnten durch Berücksichtigung kindlicher Interessen (z.B. Spielmöglichkeiten, geringes Ver-

kehrsaufkommen etc.) wieder neu erschlossen werden. Denkbar ist auch die Erstellung von Kinderstadtplänen, die gemeinsam mit den Kindern entwickelt werden (kindgerechte Symbole, subjektive und objektive Gefahren- und Orientierungspunkte, Einordnung der Straßen nach Gefährlichkeit etc.) und zur Erstellung von Kindergarten- und Schulwegplänen genutzt werden können.

9.2 Überarbeitung bestehender Bausteine

Baustein "Kinder als Fußgänger"

- Kinder werden durch den Verkehr immer mehr aus ihren Lebensräumen verdrängt, darunter leidet ihre psychische und physische Entwicklung. Diese Problematik sollte als Thema "Probleme durch Bewegungsmangel" und als Thema "Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl und des Rückzuges aus dem Straßenverkehr auf Gesundheit und Entwicklung der Kinder" in dem Baustein "Kinder als Fußgänger" aufgegriffen werden.
- Der Wandel der Erziehungsziele hin zur Selbstständigkeit der Kinder bedingt den Ersatz der Spielraumsicherung (Eingrenzung und Verbote) durch eine reflektierte und gemeinsame (Eltern und Kind) Erweiterung der Spielräume.
- Die bei der Spielraumsicherung beschriebenen Straßentypen sollten differenzierter dargestellt werden.
- Da die Zahl Alleinerziehender wächst, müssen für die beschriebene Durchführung der Verkehrsübungen mit beiden Elternteilen Alternativen gefunden werden.
- Kinder ahmen das Verhalten Erwachsener nach, daher sollte die Vorbildfunktion der Eltern auf den alltäglichen Wegen und während der Übungssituationen stärker in den Vordergrund treten.
- Eltern überschätzen die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr. Daher müssen die entwicklungspsychologischen Grundlagen von Kindern für die Teilnahme am Verkehr stärker betont werden. Es sollte herausgearbeitet werden, wann die relevanten Fähigkeiten zur Teilnahme als Fußgänger ausreichend ausgebildet sind, was Kindern auf bestimmten Altersstufen zugetraut werden kann und welche Schutzvorrichtungen erforderlich sind. Sowohl in der Broschüre als auch im Film sollten die wichtigsten Grundlagen genannt werden.
- Das Verkehrswissen der Eltern zeigt Lücken. Daher sollten die Programminhalte kontinuierlich an Gesetzesneuerungen angeglichen und die Weitergabe intensiviert werden. Große Defizite ließen sich in dem elterlichen Wissen über Rechte und Pflichten in Zonen beobachten. Da diese jedoch häufig kindliche Bewegungsräume darstellen, sollte die Information in diesem Bereich intensiviert werden.
- Zum Thema "Kindergartenwege" gehören neben dem Verkehrstraining durch die Eltern auch Informationen über die Verkehrsmittelwahl, die Erstellung von Kindergartenwegplänen, die Kindergartenwegsicherung und die Kindergartenumfelderkundung mit den Erzieherinnen. Da Kinder zum größten Teil zu Fuß zum Kindergarten gelangen, müssen diese Aspekte besonders in dem Baustein "Kinder als Fußgänger" betont werden.
- Durch die Verknüpfung des Themas "Kinder als Fußgänger" mit anderen unfallpräventiven Maßnahmen muß die Motivation zur Sicherheitsarbeit derjenigen Eltern, die weniger Interesse an Fragen der Verkehrserziehung besitzen, erhöht werden. Denkbar ist hier eine

kurze Einführung in das Gesamtunfallgeschehen bei Kindern, in der der Stellenwert der Verkehrsunfälle verdeutlicht wird.

- Statt des Films "So geht's", sollten Triggerfilme entwickelt werden, die passend zur Methode der Moderation eine Diskussion der Eltern auslösen. Aufgabe des Moderators ist hierbei, die wesentlichen Aspekte herauszufiltern.

Baustein "Kinder als Radfahrer"

- Die Bedeutung der Radfahrurufälle im Kinderverkehrsfallgeschehen hat zugenommen. Aus diesem Grund muß der Baustein "Kinder als Radfahrer" stärker betont werden.
- Statt der puren Radfahrverhinderungsstrategie sollten aufgrund der hohen Radverfügungsquote - auch bei jüngeren Kindern - Alternativen und Handlungshilfen angeboten werden.
- Als geeignete Alternative sollte der Roller mit seinen positiven Auswirkungen auf Bewegung und Gleichgewicht stärker herausgearbeitet werden.
- Das Thema "Gemeinsames Radfahren" sollte stärker betont werden, wobei die Aspekte des Übens und der Einschätzung der Fähigkeiten des Kindes integriert werden sollten. Das Thema "Stützräder" sollte stärker betont werden, wobei auf die negativen Auswirkungen dieses Hilfsmittels hingewiesen werden muß. Das Thema "Fahrradanhänger" sollte in den Baustein integriert werden, wobei herausgestellt werden sollte, daß diese Transportmöglichkeit sicherer ist als der Fahrradsitz.
- Da Fahrräder nicht nur im Verkehr sondern auch in Sport und Freizeit genutzt werden, sollte ebenfalls auf Gefahren und Probleme in diesen Bereichen eingegangen werden.
- Kinder werden durch den Verkehr immer mehr aus ihren Lebensräumen verdrängt, darunter leidet ihre psychische und physische Entwicklung. Diese Problematik sollte als Thema "Probleme durch Bewegungsmangel" und als Thema "Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl und des Rückzuges aus dem Straßenverkehr auf Gesundheit und Entwicklung der Kinder" in dem Baustein "Kinder als Radfahrer" aufgegriffen werden.
- Der Wandel der Erziehungsziele hin zur Selbständigkeit der Kinder bedingt den Ersatz der Spielraumsicherung (Eingrenzung und Verbote) durch eine reflektierte und gemeinsame (Eltern und Kind) Erweiterung der Spielräume.
- Die bei der Spielraumsicherung beschriebenen Straßentypen sollten differenzierter dargestellt werden.
- Kinder sollten in allen Medien des Bausteins "Kinder als Radfahrer" nur mit Helm gezeigt werden, damit dieses sicherheitsorientierte Verhalten positiv unterstützt wird.
- Kinder lernen auch durch die Imitation des Verhaltens Erwachsener, daher sollte die Vorbildfunktion der Eltern bei gemeinsamen Radfahrten stärker hervorgehoben werden.
- Eltern überschätzen die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr. Daher müssen die entwicklungspsychologischen Grundlagen von Kindern für die Teilnahme am Verkehr stärker betont werden. Es sollte herausgearbeitet werden, wann die relevanten Fähigkeiten zur Teilnahme als Radfahrer ausreichend ausgebildet sind, was Kindern auf bestimmten Altersstufen zugetraut werden kann und welche Schutzvorrichtungen erforderlich sind.

- Das Verkehrswissen der Eltern weist Lücken auf. Daher sollten die Programminhalte kontinuierlich an Gesetzesneuerungen angeglichen und die Weitergabe intensiviert werden. Betont werden sollten die Aspekte "Gehwegpflicht", "Absteigepflicht bei Überquerung", "Gemeinsames Fahren (Eltern/Kind, Kind/Kind)".
- Durch die Verknüpfung des Themas "Kinder als Radfahrer" mit anderen unfallpräventiven Maßnahmen könnte die Motivation zur Sicherheitsarbeit von Eltern, die weniger Interesse an Fragen der Verkehrserziehung besitzen, erhöht werden. Denkbar ist hier eine kurze Einführung in das Gesamtunfallgeschehen bei Kindern, in der der Stellenwert der Verkehrsunfälle verdeutlicht wird.
- Statt des Films "Kinder haben (k)eine Bremse", sollten Triggerfilme entwickelt werden, die passend zur Methode der Moderation eine Diskussion der Eltern auslösen. Aufgabe des Moderators ist hierbei, die wesentlichen Aspekte herauszufiltern.
- dernde Mobilität im Kindesalter aufgebaut werden.
- Die Vorbildfunktion der Erwachsenen beim Anschnallverhalten spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, daß das Kind die Sicherung durch Rückhaltesysteme oder Gurte akzeptiert. Hier sollte die Vorbildfunktion betont werden.
- Durch die Verknüpfung des Themas "Kinder als Mitfahrer" mit anderen unfallpräventiven Maßnahmen ist die Motivation zur Sicherheitsarbeit von Eltern, die weniger Interesse an Fragen der Verkehrserziehung besitzen, zu erhöhen. Denkbar sind hier eine systematische Einführung in das Gesamtunfallgeschehen bei Kindern, in der der Stellenwert der Verkehrsunfälle verdeutlicht wird und die Darstellung von Konsequenzen unterlassener Vorsichtsmaßnahmen.

Baustein "Kinder als Mitfahrer"

- Die Bedeutung der Pkw-Mitfahrerunfälle im Kinderverkehrsunfallgeschehen hat zugenommen. Aus diesem Grund muß der Baustein "Kinder als Mitfahrer" stärker betont werden.
- Neben der Sicherung im Pkw sollte die Problematik des Bewegungsmangels in der Kindheit und die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Umwelt aufgenommen werden ("Autofahren und Bewegungsmangel" und "Autofahren und Umwelt"). So kann bei den Eltern ein Bewußtsein für eine umweltverträglichere und gesundheits- und bewegungsför-

Baustein "Für türkische Eltern"

- Die Fahrradverfügungsquote und die Unfallraten bei türkischen Kindern haben das Niveau deutscher Kinder erreicht oder sogar überschritten. Daher sollte das Thema Radfahren in den Baustein aufgenommen werden.

Baustein "Kinder unterwegs"

- Zu dem Thema "Schulweg" gehören neben dem Verkehrstraining durch die Eltern auch Informationen über die Verkehrsmittelwahl, die Erstellung von Schulwegplänen und die Schulwegsicherung.

Baustein "Anregungen zur Öffentlichkeitsarbeit vor Ort"

- Im Rahmen des neuen Bausteins "kindorientierte Verkehrsraumgestaltung" sollte diese Arbeitsmappe mit Musterbriefen an Behörden und Ämter und zusätzlichen Muster-Pressemitteilungen für die Lokalpresse erweitert werden. Sowohl Eltern als auch Moderatoren sollten mit diesem Baustein umgehen können, indem sie die vorgegebene Abfolge der nötigen Schritte einhalten.

Moderatorenhandbuch

- Das Moderatorenhandbuch sollte neu strukturiert werden. Denkbar ist z.B. die Streichung des Kapitels "Entstehung der Moderation" und eine Kürzung bei den Beispielen zur Zuordnung des Straßentyps. Das Moderatorenhandbuch sollte ein Nachschlagewerk mit kurzen und prägnanten Beispielen und Handlungsanweisungen für den Moderator darstellen (Kurze Einführung in die jeweilige Problematik, mögliche rechtliche Bestimmungen, Handlungsanweisungen für den Moderator und die Eltern, Veränderungsvorschläge und Auswirkungen).

9.3 Neue Bausteine

- Durch die Flexibilisierung des Programms (Splittung und Schaffung neuer Bausteine) können Moderatoren individuell auf die jeweiligen Bedürfnisse der Eltern vor Ort eingehen.
- Die mit steigendem Alter zunehmende Zahl von Unfällen im Schulbus zeigt, daß ein Programmteil "Kinder im ÖPNV" geschaffen werden sollte.

- Aufgrund der steigenden Nutzung von "fun-sport"-Geräten (Inline-Skates, Skateboards etc.) sollte das Thema "Kinder als Inline-Skater" in das Programm aufgenommen werden. Neben dem Bereich Verkehr, sollten ebenfalls die Bereiche Sport und Freizeit integriert werden.
- Da die Fahrradunfälle auch ältere Kinder (10 - 14 Jahre) noch stark betreffen, sollte das Altersspektrum für das Programm "Kind und Verkehr" auf die gesamte Kindheit erweitert werden.
- Unfälle sind vom familiären, sozialen und kulturellen Hintergrund des Kindes und vom Wohnumfeld abhängig. Das Programm sollte daher verstärkt Risikogruppen ansprechen und gegebenenfalls neue Bausteine schaffen, auf die der Moderator flexibel zurückgreifen kann (Bausteine für Aussiedler, für verkehrsberuhigte oder verkehrsreiche Wohngebiete, für -fahrradfreundliche Wohnorte, für Alleinerziehende, für Familien aus sozialen Brennpunkten etc.).
- Da die Beispielbarkeit eines Wohngebietes durch Kinder sehr stark vom Verkehrsaufkommen und von der Verkehrsraumgestaltung abhängt, sollte das Programm "Kind und Verkehr" in einem Baustein mit dem Schwerpunkt "kindorientierte Verkehrsraumgestaltung" die wichtigsten Kriterien für die Qualität von Aktionsräumen für Kinder im Straßenraum noch stärker als bisher aufzeigen, z.B. Tempo 30 und Verkehrsberuhigung. Dabei sollte es nicht nur um die Analyse des Wohnumfeldes in Bezug auf die Gefährdung von Kindern gehen, sondern auch um die Möglichkeiten von Eltern, ErzieherInnen und LehrerInnen, die Verkehrsverhältnisse vor Ort zu ändern und im Sinne der Kinder zu verbes-

sern (z.B. Sicherung von Spielräumen durch Verkehrsberuhigung“). Dazu müßte über die zuständigen Ämter und Behörden informiert werden, die Moderatoren könnten die Ansprechpartner in der Gemeinde nennen. Musterbriefe an die Behörden und Ämter und Muster-Pressemitteilungen für die Lokalpresse müssen in diesem Baustein enthalten sein. Die Broschüre zum Thema "Schulwegsicherung" für Eltern des Verbandes der Schadenversicherer (VDS) ist hierfür ein gutes Beispiel. Weitere inhaltliche Schwerpunkte sollten auch noch die Kindergarten- und Schulwegsicherheit und die Sicherung von Spielräumen für Kinder durch Verkehrsberuhigung sein. Dieser Baustein sollte für unterschiedliche die Zielgruppen Stadt- und Verkehrsplaner in den Städten und Gemeinden, Erzieherinnen, LehrerInnen/SchulleiterInnen aus der Grundschule und Eltern konzipiert werden. Kinder werden so mit umweltverträglichen Mobilitätsformen weniger negative Erfahrungen machen. Häufigkeit und Stärke negativer Erfahrungen unserer Kinder als sog. "schwache" Verkehrsteilnehmer führten zu einer Ablehnung der entsprechenden Verkehrsarten und begünstigten die spätere Autoorientierung.

9.4 Kooperationspartner

- Eine Kooperation zwischen den Verkehrsbetrieben und Kindergärten/Schulen ist anzustreben.
- Das Programm "Kind und Verkehr" muß Eltern so früh wie möglich - noch vor der Kindergartenzeit - ansprechen, da die erste Phase der Mobilitätssozialisation bereits vor dieser Zeit im Elternhaus stattfindet. Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme bietet der Krankenhausaufenthalt bei der Geburt des Kindes bzw. die Zeit direkt nach der Entbindung, die Vorsorgeuntersuchungen beim Kinderarzt und die Taufe der Kinder.
- Die Zusammenarbeit mit der Institution "Schule" ist äußerst wichtig, da die Mobilitätssozialisation und der Bedarf an Verkehrserziehung nicht mit dem Beginn der Schulzeit endet.
- Die Teilnehmerzahlen bei Elternveranstaltungen sinken, daher müssen für Eltern von Kindern im Kindergarten- und Schulalter neue Formen und Orte der Ansprache gefunden werden. Denkbar ist die Verbreitung des Programms über Kinderärzte, Familienbildungsstätten, Institutionen des Rettungswesens, Sportvereine, Kinder-Rehabilitationszentren und das Fernsehen.
- Erzieherinnen sind neben den Eltern die wichtigsten Verkehrserzieher der Kinder und sollten eng mit den Eltern zusammenarbeiten. Daher müssen sie stärker in das Programm "Kind und Verkehr" eingebunden werden. Hier sollte eine stärkere Zusammenarbeit mit den Vorschulparlamenten angestrebt werden, da diese bereits eine Erzieherinnenweiterbildung in ihr Konzept integriert haben.
- Um die Elternveranstaltungen zu koordinieren, sollte eine Zusammenarbeit mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der freien Wohlfahrtspflege angestrebt werden.
- Wie verschiedene Präventionsansätze gezeigt haben, verspricht unfallübergreifende Präventionsarbeit den meisten Erfolg. Mögliche Kooperationspartner stellen Ärzte, das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, die Bundesvereinigung für Gesundheit, das Deutsche Grüne Kreuz, die Gesellschaft für Kinderheilkunde und Jugendmedizin, der Be-

rufsverband für Kinderheilkunde und Jugendmedizin und die Stiftung Warentest dar.

9.5 Anspracheformen und Moderatoren

- Es müssen neue Anspracheformen für Alleinerziehende, Ausländer und sozial schwächere Familien gefunden werden, da diese Gruppen schwer durch den klassischen Elternabend zu erreichen sind.
- Aufgrund der Entwicklung zur Multimedialen - Gesellschaft sollte das Programm "Kind und Verkehr" ebenfalls neue Medien nutzen. Denkbar sind Lernprogramme für den PC, die für Eltern und Kinder entwickelt werden und die Verbreitung der Inhalte über das Internet.
- Neben den in den Veranstaltungen genutzten Filmen sollten Elternfilme entwickelt werden, die einerseits von den Eltern genutzt werden können, die keine Möglichkeit hatten, eine Elternveranstaltung zu besuchen, andererseits von denjenigen genutzt werden können, die eine Veranstaltung besucht haben, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt ihr Wissen auffrischen wollen oder gemeinsam mit den Kindern diesen Film anschauen wollen. Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, daß das Schauen des Films die Übungen im Straßenverkehr nicht ersetzt.
- Die Auswahl, Ausbildung und Arbeit der Moderatoren sollte professionalisiert werden, damit gewährleistet wird, daß nur die Inhalte des Programms "Kind und Verkehr" vermittelt werden und die Moderationsmethode angewandt wird.
- Die Informationvermittlung in Elternveranstaltungen sollte kontrolliert werden, um eine gleichbleibend hohe Qualität der Veranstaltungen zu gewährleisten.

9.6 Kurzfristige und langfristige Ziele der Programmüberarbeitung

Alle aufgeführten Überarbeitungsvorschläge sind, bei entsprechend zur Verfügung stehender finanzieller Mittel, innerhalb kürzester Zeit umsetzbar. Die einzige Ausnahme bildet die Ausdehnung des Programms "Kind und Verkehr" auf die gesamte Kindheit, hier muß mit den Kultusministerien der Länder verhandelt werden.

9.7 Anregungen für Forschungsprojekte zur Verbesserung des Programms "Kind und Verkehr"

- Neue Evaluationsuntersuchungen für das Programm "Kind und Verkehr" fehlen, und auch die älteren Arbeiten beziehen sich nur auf Teile des Programms oder vergleichen alte und neue Bundesländer. Aus diesen Gründen sollen alle Programmteile nach der Überarbeitung evaluiert und ihr Erfolg kontrolliert werden.
- Die Verkehrs- und Mobilitätssozialisation im Kindes- und Jugendalter wurde bislang kaum erforscht. Die Ursachen der bereits im Kindesalter beginnenden Autoorientierung und die Bedingungen für umweltorientierte Mobilitätseinstellungen und -verhaltensweisen sind zu erforschen und darzustellen.
- Die Wohnumfeldgestaltung hat einen erheblichen Einfluß auf die Sicherheit und auf die Entwicklungsmöglichkeiten von Kindern. Zu den Auswirkungen des Wohnumfeldes auf die kindliche Entwicklung und auf die Leistungsfähigkeit von Kindern gibt es nur

wenig Forschungsergebnisse. Hier besteht dringender Forschungsbedarf.

- Die Teilnahme an Elternveranstaltungen nimmt ab; den Gründen hierfür ist nachzugehen. Alternative Anspracheformen für Eltern - auch außerhalb des Kindergartens - sollten erprobt werden.
- Auswahl- und Qualifikationsmodalitäten für Moderatoren und Moderatorinnen des Programms "Kind und Verkehr" sollen evaluiert und neuen Erfordernissen angepaßt werden.
- Die Gründe für die erhöhte Unfallgefährdung bestimmter Risikogruppen (Türkische Kinder, Kinder aus Aussiedlerfamilien...) sind unzureichend bekannt. Der Konzeption von Verkehrssicherheitsprogrammen für diese Risikogruppen müssen Forschungen über die Ursachen der überproportionalen Unfallgefährdung vorausgehen.
- Die zunehmend häufigere Integration von behinderten Kindern in Regelkindergärten stellt an das Programm "Kind und Verkehr" neue Anforderungen. Es muß untersucht werden, ob die Integration im Bereich der Verkehrserziehung im Kindergarten möglich ist und/oder ein neuer Baustein zu diesem Thema für das Programm "Kind und Verkehr" entwickelt werden muß.
- Verkehrsunfälle sind die einzigen Unfälle, die zentral (Statistisches Bundesamt) gesammelt und ausgewertet werden. Die Bedeutung der Verkehrsunfälle für das Gesamtunfallgeschehen läßt sich nur aufgrund von Vergleichen mit internationalen Studien

(Schweiz/Österreich) abschätzen. Um ein umfassendes Bild über das Unfallgeschehen in Deutschland zu erhalten, sollte auch hier bundesweite Unfallforschung betrieben werden.

Literatur

- ADAC (1995): Informationen und Tips für die Schule. Signale, 14, München
- ALBERMANN, K. (1997): Ertrinkungsunfälle im Kindesalter. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 347 - 351
- ALLENSBACHER INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE (Hg.) (1978-83): Allensbacher Jahrbuch der Demoskopie, Jahrbuch 1978-83, 93ff
- ANDERSEN, P. S., SCHULTZ, M., BAHARI, S., RÖCK, N. D. (1998): Rollerskating accidents in Odense, Denmark. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 1, Amsterdam, 89
- ANGSTMANN, A. (1978): Elternarbeit im Vorschulbereich und ihre Erneuerung als gemeinwesenorientierte Erwachsenenbildung. In: LANG: Europäische Hochschulschriften. Reihe 11, Pädagogik, Bd. 62, Frankfurt a. M., -258
- BAGLEY, Ch. (1992): The urban setting of juvenile pedestrian injuries: A study of behavioural ecology and social disadvantage. *Accid. Anal. & Prev.*, 24, 673 - 678
- BARABAS, F. K. und ERLER, M. (1994): Die Familie. Einführung in Soziologie und Recht, Weinheim / München
- BASNER, B. und MARÈES, H. DE (1993): Fahrrad und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. GUVV-Westfalen-Lippe, Münster
- BECK-GERNSHEIM, E. (1994): Auf dem Weg in die postfamiliale Gesellschaft- von der Notgemeinschaft zur Wahlverwandtschaft. In: BECK, U. und BECK-GERNSHEIM, E.: Riskante Freiheiten, Frankfurt
- BECKER-TEXTOR, I. (1995): Kindergartenalltag. Eine praxisorientierte Einführung in die Kindergartenarbeit. Luchterhand, Berlin
- BEHRENDT, H, BECKER, W. M., FRIEDRICHS, K. H. et al. (1992): Interaction between Aeroallergens and Airborne Particulate Matter. *Int. Arch. Allergy Immunol.*, 99, 425 - 428
- BENZ, G., KALLIERIS, D., MCINTOSH, A. (1997): Spezielle unfallmedizinische Gesichtspunkte bei experimentellen Untersuchungen kindlicher Reiter- und Radfahrerschutzhelme. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 294 - 403
- BERG, B. (1997): Elternarbeit im Wandel. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 122 - 127
- BERGMAN, A. und RIVARA, F. P. (1991): Sweden's Experience in Reducing Childhood Injuries. *Pediatrics*, 88, 69 - 74
- BERNASCONI, B. (1997): Wer sorgt für die Sicherheit der Bevölkerung in der Gemeinde? In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 8, Wien / Essen, 104 - 108
- BERTRAM, H. und BORRMANN-MÜLLER, R. (1988): Individualisierung und Pluralisierung

- familiärer Lebensformen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 14-23
- BIER, N. (1997): Gehfrei-Unfälle - Ergebnisse einer Umfrage an deutschen Kinderkliniken In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 301 - 304
- BIJUR, P. E., STEWARD- BROWN, S., BUTLER, N. (1986): Child behavior and accident injury in 11966 preschool children. AJDC, 140, 487 - 492
- BLINKERT, B. (1993): Aktionsräume von Kindern in der Stadt - Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg (Freiburger Kinderstudie), Centaurus, Pfaffenweiler
- BLINKERT, B. (1998): Aktionsräume von Kindern auf dem Land - Eine Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Forsten Rheinland Pfalz. Centaurus, Pfaffenweiler
- BMBF (1996): Eckwerte einer zukunftsorientierten Mobilitätsforschungspolitik. Forschungsrahmen der Bundesregierung; Bonn
- BÖCHER, W. und SCHLAG, B. (1978): Empirische Untersuchungen zu Entstehungsbedingungen von Kinderunfällen im Straßenverkehr – Analyse psychologischer, sozialer und ökologischer Einflußfaktoren und pädagogischer Konsequenzen. In: SCHLAG, B. und BÖCHER, W.: Kinderunfälle im Straßenverkehr. Deutsche Verkehrswacht, Bonn
- BOIS-REYMOND, M. DU (1991): Veränderungen in Umgangsstilen zwischen Eltern und Kindern; Vortrag zur Gedenktagung Norbert Elias, Kulturwissenschaftliches Institut, Essen
- BORGERT, O. und HENKE, T. (1997): Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. GUVV Westfalen-Lippe, Münster.
- BOURAUUEL, R. (1996): Mobil und Sicher - Ratgeber "Kinder im Straßenverkehr". Deutsche Verkehrswacht, Meckenheim
- BRANDT, A. und SCHULZ, T. (1998): Welchen Anteil hat der Verkehr an der Umweltbelastung? In: FET&WW Wirtschaft, Wissenschaft und Umwelt R15/Nr.194; Düsseldorf, 65 - 82
- BRANDT, K., EGGERT, D., JENDRITZKI, H., KÜPPERS, B. (1997): Untersuchung zur motorischen Entwicklung von Kindern im Grundschulalter in den Jahren 1985 und 1995. Praxis der Psychomotorik, 22, 101 - 107
- BRAUN-FAHRLÄNDER, C., ACKERMANN-LIEBLICH, U., WANNER, H. U., RUTISHAUER, M., GNEHM, H. E., MINDER, C. E. (1989): Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die Atemwege von Kleinkindern. Schweizerische Medizinische Wochenschrift, 119, 1424 - 1433
- BROCKSTEDT, M. und OBERDISSE, U. (1997): Verhindern kindergesicherte Verschlüsse wirklich Zahl und Schweregrad kindlicher Vergiftungsunfälle? In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 357 - 366
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND WISSENSCHAFT (1970): Bildungsbericht

1970. Bericht der Bundesregierung zur Bildungspolitik. Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (Hg.) (1995): Familie und Erziehung in Deutschland, Stuttgart / Berlin / Köln
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (Hg.) (1997): Die Familie im Spiegel der amtlichen Statistik, Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR JUGEND, FAMILIE, FRAUEN UND GESUNDHEIT (1990): Achter Jugendbericht: Tageseinrichtungen für Kinder. In: GROSSMANN, W. (Hg.) (1992): Kindergarten und Pädagogik. Grundlagentexte zur deutsch-deutschen Bestandsaufnahme. Beltz-Verlag, Weinheim, 68 - 82
- BUNDESVERBAND DER UNFALLVERSICHERUNGSTRÄGER DER ÖFFENTLICHEN HAND (BAGUV) (1997): Straßenverkehrsunfälle in der Schüler - Unfallversicherung 1995, München
- BUNDESVEREINIGUNG FÜR GESUNDHEIT (1997): Bestandsaufnahme der vorhandenen Aktionen und Maßnahmen zur Prävention von Kinderunfällen in Heim und Freizeit. Bonn
- BURR, M. L. (Hg.) (1993): Epidemiology of Clinical Allergy. Karger, Basel
- CENTENO, A. V. und FERNÁNDEZ, G. J. (1997): El papel de los padres en el comportamiento y la educación vial de sus hijos (Die Rolle der Eltern bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder und ihr Einfluß auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr). Forschungsbericht aus dem Centro Superior de Educación Vial, Salamanca
- CERNAKOWSKI, W. (1997): Die Ermittlung der Effizienz von Auto-Kindersitzen und deren Beeinflussung durch Falschbenutzung ("Misuse"). In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 191 - 198
- CHRISTIE, N. (1995): The high risk child pedestrian: socio-economic and environmental factors in their accidents. Safety and Environment Resource Centre, Transport Research Laboratory, Project Report 117, Crowthorne, Berkshire, Rg11 6AU
- CHRISTOFFEL, K., SCHOFER, J. L., JOVANIS, P., BRANDT, B., WHITE, B., TANZ, R. (1986): Childhood pedestrian injury: a pilot study concerning etiology. *Accid. Anal. & Prev.*, 18, 25 - 35
- COLDITZ, H. P. (1993): Handbuch für Verkehrssicherheitsarbeit. Schlüssel für Programme und Aktionen. 4. Aufl., DVW und DVR, Meckenheim/Bonn
- COMMITTEE OF ENVIROMENTAL HEALTH (1993): Ambient air pollution: Respiratory hazards to children, *Pediatrics*, 91, 1210 - 1212
- CULP, W. (1986): Faktensammlung "Kind und Verkehr" 1986 – Grundlagen einer Programm-

- überarbeitung des Elternbildungsbereichs.
DVR, Bonn
- DEPARTMENT OF TRANSPORT (Hg.) (1994):
"Lesson for Life". Teaching Road Safety: for parents of 1 to 15 year olds. GB
- DERKUM, A. (1996): Zur zeitlichen Stabilität regionaler Risikokennwerte der im Verkehr verunglückten Kinder. ZVS, 42, 2, 66 - 72
- DER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR, BERLIN (Hg.) (1980): Verkehrserziehung in der Grosstadt. Rot-Gelb-Grün Verlag, Braunschweig
- DEUTSCHER BILDUNGSRAT (1970): Strukturplan für das Bildungswesen: Elementarbereich. In: GROSSMANN, W. (Hg.) (1992): Kindergarten und Pädagogik. Grundlagentexte zur deutsch-deutschen Bestandsaufnahme. Beltz-Verlag, Weinheim, 56 - 67
- DEUTSCHER BILDUNGSRAT (1973): Empfehlungen der Bildungskommission: Zur Einrichtung eines Modellprogramms für Curriculum-Entwicklung im Elementarbereich. Bonn
- DEUTSCHES GRÜNES KREUZ UND KOMITEE ZUR PRÄVENTION VON KINDERUNFÄLLEN (1997): Aktionsprogramm: "Prävention von Kinderunfällen". Verlag im Kilian, Marburg
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG (DIW) (1991): Bundesminister für Verkehr (Hg.): Verkehr in Zahlen 1991. 20. Jahrgang, Berlin
- DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (Hg.) (1994): FAMILIENBERICHT, 5, München
- DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (Hg.) (1998): Tageseinrichtungen für Kinder Pluralisierung von Angeboten - Zahlenspiegel, München
- DEWALD, I. (1997): Verkehrsverträglichkeit von Inline-Skatern. Internationale Konferenz Mobilität & Sicherheit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Wien, 15
- DÖRRIES, A.; BERGMANN, R. L., BERGMANN, K. E. (1997): Unfälle und Vergiftungen im Kindesalter - eine Übersicht und Vorschläge zur Prävention. Kinderärztliche Praxis, 2, 22 - 27
- DREHER, E. und DREHER, M. (1997): "Zu Risiken und Nebenwirkungen..." - ein entwicklungspsychologischer Beitrag zur Identifikation von Gefährdungs- und Schutzfaktoren im Kindes- und Jugendalter. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 34 - 45.
- DVR (DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT) (Hg.) (1987 - 1998): Kind und Verkehr-Brief, Bonn
- DVR (Hg.) (1996): Radfahren ist (k)ein Kinderspiel. Elternbroschüre "Kinder als Radfahrer". 10. überarbeitete Aufl., Druckhaus Bayreuth, Bonn
- DVR-REPORT (1997): Kein Kinderspiel - Kindgerechte Stadt und Verkehrsplanung, 1, 10 - 13
- DVR (Hg.) (1998): Kinder als Mitfahrer. Elternbroschüre. 10. erweiterte Aufl., Dr. Cantz'sche Druckerei, Bonn

- DVR (Hg.) (1998): So geht's. Elternbroschüre "Kinder als Fußgänger". 11. überarbeitete Aufl., Weinmann, Bonn
- EISNER, M. (1994): Lebensqualität und Mobilität in Europa - Ein soziologischer Ansatz. Symposium: Bewußtseinsbildung und intelligente Mobilität; Stuttgart, 17 - 22
- ELLINGHAUS, D. und STEINBRECHER, J. (1996): Kinder in Gefahr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung 21, Hannover/Köln
- ELLSÄSSER, G. (1992): Charlottenburger Allergievorsorgeprogramm 90. Früherkennung und Prophylaxe allergischer Krankheiten durch Modifizierung der Reihenuntersuchung der 3. Klassen. *Gesundh., Wes.*, 54, 331 - 335
- ELLSÄSSER, G. (1997): Kinderunfälle im Land Brandenburg. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 94 -103
- ELLSÄSSER, G. (1998): Accident reporting and accident prevention in the Federal State of Brandenburg. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 1, Amsterdam, 95
- EMNID (1992): Erziehungsziele im Wandel der Zeit. Bielefeld
- ENGELERT, N. (1989): Obstruktive Bronchitis in Berlin. *Bundesgesundheitsblatt*, 10, 433 - 442
- ERNING, G., NEUMANN, K., REYER, J. (Hg.) (1987): Geschichte des Kindergartens. Band I: Entstehung und Entwicklung der öffentlichen Kleinkinderziehung in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart. Lambertus-Verlag, Freiburg i. Br.
- FEELY, H. B. (1995): The National Safe Kids Campaign. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 150 - 160.
- FELDMANN, M. (1997): Prävention von Kopfverletzungen bei kindlichen Radfahrern. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 404 - 409
- FELL, M. (1983): Leitbilder: Pädagogische Chancen oder Risiken? In: JUGENDWOHL (1983) 64, 449-457
- FLADE, A. (Hg.) (1994): Mobilitätsverhalten. Beltz / Psychologie Verlags Union, Weinheim
- FLADE, A. (1994): Psychologische Aspekte von Mobilität und Verkehrsverhalten. Symposium: Bewußtseinsbildung und intelligente Mobilität; Stuttgart, 37 - 43
- FLADE, A. (Hg.) (1997): Mobilität und verkehrsbezogene Einstellungen 11- bis 15jähriger. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt
- FLADE, A. und LIMBOURG, M. (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt/Essen
- FLADE, A. und LOHMANN, G. (1998): Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen in Dresden und Halle. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt

- FÖLLING-ALBERS, M. (1994): Veränderte Kindheit. Arbeitskreis Grundschule, Frankfurt/Main
- FRIMODT-MÖLLER, B. (1992): Safe Community Programme in Denmark. In: ROGMANS and HAYES: Proceedings of the Conference on Communicating Child Safety
- GÄRLING, A. und GÄRLING, T. (1988): Parents' protection of children from dangers. IN: Valsiner, J. (Hg.): Child development within culturally structured environments, Vol. 1, Norwood, N.J., Ablex Publishing Corporation.
- GÄRLING, A. und GÄRLING, T. (1990): Parents' residential satisfaction and perceptions of children's accident risk. *Journal of Environmental Psychology*, 10, 27-36
- GÄRLING, T., SVENSSON-GÄRLING, A., VALSINER, J. (1984): Parental concern about children's traffic safety in residential neighborhoods, *Journal of Environmental Psychology*, 4, 235-252
- GESUNDHEITSAMT ESSEN (1994): Bericht über die Schuluntersuchungen. Essen
- GESUNDHEITSAMT UNNA (1994): Bericht über die Schuluntersuchungen. Unna
- GEILER, M. (1984): Verlauf von Bildungsveranstaltungen für Eltern im Rahmen des Programms "Kind und Verkehr" – Verhaltensbeobachtung von Moderatoren. DVR, Bonn
- GERLACH, I. (1996): Familie und staatliches Handeln. Ideologie und politische Praxis in Deutschland, Opladen
- GLOGAUER, W. (1995): Die neuen Medien verändern die Kindheit. Deutscher Studienverlag, Weinheim
- GÖRLITZ, D., HARLOFF, H., NEY, G., VALSINER, J. (Eds.) (1998): Children, Cities, and Psychological Theories. Walter de Gruyter, Berlin/New York
- GOSSWEILER-BRUNNER, B. (1997): Einnahme niedrigvisköser Erdödestillate durch Kleinkinder - Verhütungsmaßnahmen. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 352 - 356
- GRAUER, G. (1972): Leitbilder und Erziehungspraktiken. In: B:E REDAKTION (Hg.): Familien-erziehung, Sozialschicht und Schulerfolg, Weinheim, 37-58
- GREENPEACE (Hg.) (1992): Luftschadstoff-Messungen in "Kindernasenhöhe".
- GREGERSEN, N. P. und NOLÉN, S. (1994): Children's road safety and the strategy of voluntary Traffic Safety Clubs. *Accident, Analysis & Prevention*, 26, 4, 463 - 470
- GROSSMANN, W. (Hg.) (1992): Kindergarten und Pädagogik. Grundlagentexte zur deutsch-deutschen Bestandsaufnahme. Beltz-Verlag, Weinheim

- GRUBER, M. (1995): Haushalts- und Freizeitunfälle von Kindern in Österreich - ein Überblick. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 193 - 196
- GRUBER, M. (1997): Project: "Growing-up safely". Institut Sicher Leben, Wien
- GRUNER, E. M. und RICHTER, S. (1995): Kind und Verkehr: Diskrepanz zwischen Angebot und Wirklichkeit, Zeitschrift für Verkehrserziehung, 4
- GÜNTHER, R. (1979): Die Rolle von Erziehungspersonen in der vorschulischen Verkehrserziehung. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, 24, Köln
- GUKENBIEHL, H. (1979): Die Familie als primärer Sozialisationsraum. In: GUKENBIEHL, H. (Hg.): Felder der Sozialisation, Braunschweig
- HAMANN, B. (1988): Familie heute. Ihre Funktion und Aufgabe als gesellschaftliche und pädagogische Institution, Frankfurt
- HAMMER, U. (1995): "Kind und Verkehr" - Ein Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 326 - 334
- HAUSBRANDT, D., HÖLLWARTH, M., RITTER, G. (1979): Wintersportverletzungen im Kindesalter. Pädiat. u. Pädol., 14
- HAUTZINGER, H. (1993): Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- HAUTZINGER, H. und TASSAUX, B. (1989): Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- HAUTZINGER, H., TASSAUX-BECKER, B., PFEIFFER, M. (1996): Mobilität der ausländischen Bevölkerung. Forschungsbericht der BAST, 59, Bergisch Gladbach
- HEINRICH, A. (1986): Programm "Kind und Verkehr". Auswertung der Ergebnisberichte der Moderatoren der Deutschen Verkehrswacht aus dem Jahre 1985. Bonn
- HEINRICH, H. und HOHENADEL, D. (1984): Unfallatlas. Verunglückte Kinder bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland. Daimler Benz AG (Hg.), Stuttgart
- HENKE, T. (1997): Epidemiologie und Prävention von Sportverletzungen im Kindes- und Jugendalter. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 379 - 385
- HENTER, A. (1997): Kinder in Heim und Freizeit stark unfallgefährdet. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 17 -27

- HERZBERG, I. und LÜLF, U. (1984): Administrative Rahmenbedingungen und quantitative Entwicklung im Elementarbereich. In: ZIMMER, J. (Hg.): Erziehung in früher Kindheit. (Enzyklopädie Erziehungswissenschaften Band 6), Stuttgart, 99 ff.
- HESS, H., BROCKSTEDT, M., DILGER, I., OBERDISSE, U., TIETZE, K.W. (1997): Vergiftungen bei Kleinkindern und Akzeptanz neuer Notfallmaßnahmen durch Ärzte, Laien-Ersthelfer und die betroffenen Kinder In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 367 - 373
- HEUDORF, U. (1997): Auswirkungen von verkehrsbedingten Schadstoffen auf die Gesundheit von Kindern. In: KÜHN, K. (Hg.) Wohin geht die Fahrt? Kinder und Verkehr - Probleme und Lösungen. Neunkirchen, 27 - 40
- HILLMANN, M.; ADAMS, J., WHITELEGG, J. (1990): One false move - A study of children's independent mobility. PSI, London
- HITZLER, R. (1995): Wo spielen Kinder?; In : BEHNKEN, I. und JAUMANN, O. (Hg.): Kindheit und Schule, Weinheim/München, 131 - 143
- HOFER, M. (1992): Die Familie mit einem Kind; In: HOFER, M.v., KLEIN-ALLERMANN, E. und NOACK, P. (Hg.): Familienbeziehungen - Eltern und Kinder in der Entwicklung. Göttingen, 129-151
- HOHENADEL, D., PORSCHE, K.M., SELIGER, A., HEINRICH, H. C. (1982): Unfälle ausländischer Kinder – Eine Analyse der Daten aus zwölf Städten als Grundlage für ein Beratungsmodell auf kommunaler Ebene. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln
- HOLEWEG, S. (1998): Mobilität heute - jugendliche Mobilität in Essen. Diplomarbeit im Fach Erziehungswissenschaften, Universität Essen
- HUBACHER, M. (1994): Das Unfallgeschehen bei Kindern im Alter von 0 bis 16 Jahren. Bfu-Report 24, Bern
- HUBACHER, M. und GOETHALS, B. (1995): Kinderunfälle in Österreich, der Schweiz und Deutschland. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 29 - 45
- HÜBNER, H. (1997): Schulsportunfälle - Rahmenbedingungen und Möglichkeiten einer gezielten Unfallprophylaxe. INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 386 - 393
- HÜTTENMOSER, M. (1995): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. Bericht des Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich
- HÜTTENMOSER, M. (1997): Sicherheit gegen oder mit der Entwicklung der Kinder. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 147 - 162

- HÜTTENMOSER, M. und DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1995): Lebensräume für Kinder - Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich
- HUGI, M. (1995): Mehr Sicherheit durch Technik. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 6, Wien, 101 - 109
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hg.) (1982): Verkehrstraining. - Eltern üben mit ihren Kindern. Gerlingen bei Stuttgart
- INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG (IJF) (1982): Akzeptanz und Vermittlungsleistungen des Maßnahmenprogramms "Kind und Verkehr" – Wissenschaftliche Begleituntersuchung. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, München
- KAISER, F. G., SCHREIBER, E., FUHRER, U. (1994): Mobilität und emotionale Bedeutung des Autos. In: FLADE, A. (Hg.): Mobilitätsverhalten. Psychologie Verlags Union. Weinheim, 113 - 130
- KALWITZKI, K.-P. (1994): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderung, Verkehrszeichen. 4, 12 - 18
- KALWITZKI, K.-P. (1994): Verkehrsverhalten in Deutschland: Daten und Fakten. In: FLADE, A. (Hg.): Mobilitätsverhalten. Psychologie Verlags Union. Weinheim, 15 - 24
- KAPP, J. P. (1997): Unfälle im ersten Lebensjahr - Praktische Tips für den Arzt. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 305- 312
- KATCHER, M. L. (1998): Prevention of tap water scald burns: Educational, technological, and legislative interventions. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 1, Amsterdam, 136
- KEISER, S. (1992): Lebensbedingungen und Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen. In: BERTRAM, H. (Hg.) (1992): Die Familie in den neuen Bundesländern. DJI-Familiensurvey 2, Opladen, 151-186
- KEMENY, P. (1988): Die Entwicklung der Unfällehäufigkeiten im Schulsport. Sportpädagogik, 12/5, 6 - 9
- KENNEWEG (1996): Redebeitrag. In: STADT DORTMUND, Straßenverkehrsamt (Hg.): Kinderunfälle im Straßenverkehr - Hearing vom 28. Mai 1996, Dortmund, 11 - 39
- KISSER, R. (1995): Wissen vermitteln, Bereitschaft wecken. In: Institut Sicher Leben (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 110 - 134
- KISSER, R. und GRUBER, M. (1995): Das Programm "Sicher Leben für Kinder". In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 172 - 192

- KLAGES, H. (1984): Wertorientierungen im Wandel- Rückblick, Gegenwartsanalyse, Prognosen, Frankfurt a. M.
- KLENKE, D. (1995): Freier Stau für freie Bürger: die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949 - 1994. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- KLÜSCHE, W. (1981): Praxis der Verkehrserziehung im Kindergarten- und Grundschulalter. Verlag Herder, Freiburg im Breisgau
- KÖHLER, G. (1983): Vergiftungen im Kindesalter. Deutscher Lloyd, München
- KÖHLER, G. (1985): Der häusliche Unfall. Deutscher Lloyd, München
- KÖHLER, G. (1990): Kinderunfälle bei Spiel und Sport, Deutscher Lloyd, München
- KÖHLER, G. (1993): Der Unfall im Vorschulalter. Deutscher Lloyd, München
- KÖHLER, G. (1995): Der Unfall im Schulalter. Deutscher Lloyd, München
- KÖHLER, G. (1997): "Unfall ist kein Zufall" - Psychologische Hintergründe der besonderen Unfallgefährdung des Kindes. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 291 - 300
- KÖHNE, C. (1998): Entwicklung des Mobilitätsverhaltens - zwei Ruhrgebietsstädte im Vergleich. Diplomarbeit im Fach Erziehungswissenschaft, Universität Essen
- KOHN, M. L. (1973): Soziale Klasse und Erziehungswerte der Eltern. In: HARTFIEL, G./HOM, K. (Hg.) (1973): Bildung und Erziehung in der Industriegesellschaft. Opladen, 210-237
- KRAFT, D. (1984): Gutachten aufgrund der Auswertung von den Fragebögen zu den Programmen "Kinder als Fußgänger" und "Kinder als Radfahrer". Tübingen
- KRISTEN, K.-H. (1997): Risikofaktoren für Verletzungen durch Inline-Skating und die Wirksamkeit von Schutzausrüstung. Internationale Konferenz Mobilität & Sicherheit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Wien, 12 - 13
- KRUMM, V. (1970): Eltern: Erziehungsverhalten. In: SPECK, J./ WEHLE, G. (Hg.) (1970): Handbuch pädagogischer Grundbegriffe. Bd. 1, München, 304 - 324
- KUNZ, T. (1990): Psychomotorische Förderung - ein neuer Weg der Unfallverhütung im Kindergarten. BAGUV, München
- KUNZ, T. (1993): Weniger Unfälle durch Bewegung. Hoffmann, Schorndorf
- KVIST, M., KUJALA, U.M., HEINONEN, O.J. (1989): Sport-related injuries in children. Int. J. Sports Med., 10, 81 - 86
- LAIDMAN, P. (1993): Child Safety Activities: A Guide to their Planning. Child Accident Prevention Trust and European Consumer Safety Association, London und Amsterdam

- LANGWIEDER, K., HUMMEL, T., FINKBEINER, F. (1997): Erfahrungen mit Kinderschutzsystemen im Realunfall und Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 199 - 217
- LIMBOURG, M. (1994): Kinder im Straßenverkehr. GUVV, Münster
- LIMBOURG, M. (1995): Mobil und Sicher mit dem öffentlichen Verkehr. Mobil und Sicher - das Verkehrswachtmagazin, 6, 6 - 8
- LIMBOURG, M. (1995): Kinderunfälle in Nordrhein-Westfalen. Polizei, Verkehr, Technik, 12, 354 - 359
- LIMBOURG, M. (1996): Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung. Zeitschrift für Verkehrserziehung, 3, 7 - 8
- LIMBOURG, M. (1996): Rückeroberung der Straße als Lebensraum für Kinder. In: MAGS NRW: Tagungsdokumentation "Alles wo's hingehört...", Düsseldorf, 1996, 144 - 174
- LIMBOURG, M. (1997): Der Kinderunfall - Epidemiologie und Prävention. Kuratorium für ZNS, Düsseldorf
- LIMBOURG, M. (1997): Kinder unterwegs im Verkehr. DVW (Hg.), Verkehrswachforum, 3, Meckenheim
- LIMBOURG, M. (1997): Kind und Verkehr - alles verkehrt? In: MOBIL UND SICHER - Ratgeber "Kinder im Straßenverkehr. Schmidt Römhild - Verlag, Lübeck, 1996, 16 - 21
- LIMBOURG, M. (1997): Die Einstellung von Eltern 3- bis 12jähriger Kinder zur Verkehrserziehung. Forschungsprojekt des Verkehrsministeriums NRW, in Bearbeitung
- LIMBOURG, M. (1997): Rückeroberung der Straße als Lebensraum für Kinder. In: Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Soziales NRW: Alles wo's hingehört... Plädoyer für eine Trennung von Kinderspiel und Autoverkehr. Tagungsdokumentation, Düsseldorf, 144 - 174.
- LIMBOURG, M. (1998): Ziele, Aufgaben und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Vortrag bei dem ADAC-Symposium "Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft", Bonn
- LIMBOURG, M. und GERBER, W. D. (1979): Experimentelle Evaluation des Tübinger Elterntrainingsprogramms für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln
- LIMBOURG, M. und GERBER, W. D. (1979): Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, Köln
- LIMBOURG, M., SCHRÖER, J., RADIS, N., KREVET, H. (1997): Müssen erst Kinder verunglücken, damit Schulwege sicherer werden? In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 227 - 241

- LÖHR, H. (1991): Kinderwunsch und Kinderzahl.
In: BERTRAM, H. (Hg.): (1991): Die Familie in Westdeutschland, DJI-Familiensurvey 1, Opladen, 161-196
- LUGGER, P. (1992): Rodelverletzungen. In:
SCHÜTZE, U. (Hg.): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter, Thieme, Stuttgart / New York, 93 - 106
- LUKESCH, H. (1976): Elterliche Erziehungsstile. Psychologische und soziologische Bedingungen, Stuttgart
- MALEK, M., GUYER, B., LESCOHIER, I. (1990):
The epidemiology and prevention of child pedestrian injury. *Accid. Anal. & Prev.*, 22, 301 - 313
- MANZEY, D., GORGES, R. (1986): Handbuch zur Vorschulverkehrserziehung. Rot-Gelb-Grün lehrmittel, Braunschweig
- MARAGAKIS, M. und WILLITAL, G.H. (1992): Der Schulsport als Vorbereitung für den Freizeitsport - Schulsportunfälle. In: SCHÜTZE, U. (Hg.): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter, Thieme, Stuttgart / New York
- MARBURGER, E. A. (1995): Zum Schutz der Kinder als Mitfahrer im Pkw. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 6, Wien, 353 - 362
- MEADOWS, D. (Hg.) (1972): Die Grenzen des Wachstums. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart
- MEADOWS, D., MEADOWS, D., RANDERS, J. (1993): Die neuen Grenzen des Wachstums. RoRoRo Verlag, Hamburg
- MERKER, H. (Hg.) (1993): Beratung von Tageseinrichtungen mit behinderten und nichtbehinderten Kindern. Kohlhammer, Berlin
- MERSMANN, B. (1996): Wie krank werden unsere Kinder vom Straßenverkehr? In: Projekt Gesunde Stadt Essen: Gesellschaft zwischen Kind und Auto - Folgen, Ökobilanz, Auswege, Dokumentation der Veranstaltung vom 12.06.96 in der Gesamtschule Essen- Borbeck in Kooperation mit der Universität Gesamthochschule Essen, 13 - 16
- MEYER, C. (1995): Das "No Showbo" - Projekt. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 150 - 161
- MICHALIK, C. (1995): Beschützen und erziehen - schulen und trainieren: Wo liegen die Möglichkeiten, wo die Grenzen? In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 59 - 66
- MICHALIK, C. (1997): Schulische Verkehrserziehung in den EU - Ländern. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 116 - 121
- MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hg.) (1996): Kindergarten tag NRW 1996. Duisburg

- MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (MURL) (1991): Wirkungskataster zu den Luftreinhalteplänen Rheinschiene Süd und Rheinschiene Mitte 1990. Immissionswirkungen durch Luftverunreinigung auf den Menschen. Woeste Druck + Verlag, Essen
- MIRBACH, A. (1995): Schulsportunfälle. GUVV-Westfalen-Lippe, Münster
- MJÖNES, S. (1997): Prevention of Childhood Injuries in Sweden. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 28 - 33.
- MÜLLER, E. A. (1993): Luft zum Atmen für unsere Kinder, Globus, 11 – 12, 328 - 329
- MUNSCH, G. (1969): Verkehrserziehung und Maßnahmen zum Schutze gegen Verkehrsgefahren bei Kindern im vorschulischen Alter. 1. Aufl., Sonderdruck aus: HEDERER, J. (1968) Handbuch für Kindergärtnerinnen und Erzieher. 3.Aufl., Don Bosco Verlag, München
- MUTIUS, E. V. (1992): Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Hg.): Asthma und Allergien im Kindesalter. Materialienband 83, München
- NAUCK, B. (1993): Sozialstrukturelle Differenzierung der Lebensbedingungen von Kindern in West- und Ostdeutschland. In: MAREFAKA, M. / NAUCK, B. (Hg.) (1993): Handbuch der Kindheitsforschung, Neuwied, 143 - 164
- NAVE - HERZ, R (Hg.) (1984): Familiäre Veränderungen seit 1950- Eine empirische Studie- Abschlußbericht, Oldenburg
- NAVE-HERZ, R. (1985): Die Bedeutung des Vaters für den Sozialisationsprozeß seiner Kinder-eine Literaturexpertise. In: POSTLER, J. / SCHREIBER, r. (Hg.): Traditionalismus, Verunsicherung, Veränderungen. Männerrolle im Wandel?, Bielefeld, 45 - 75
- NAVE-HERZ, R. (1989): Zeitgeschichtlicher Bedeutungswandel von Ehe und Familie in der Bundesrepublik Deutschland. In: NAVE-HERZ, R./ MAREFKA, M. (Hg.) (1989): Handbuch der Familien- und Jugendforschung, Bd. 1: Familienforschung, Frankfurt/ Neuwied, 211 - 222
- NAVE-HERZ, R. (1994): Familie heute. Wandel der Familienstrukturen und Folgen für die Erziehung, Darmstadt
- NEIDHARDT, F. (1977): Schichtspezifische Einflüsse im Sozialisationsprozeß. In WURZBACHER, G. (Hg.) (1977): Die Familie als Sozialisationsfaktor. Bd. 3, Stuttgart, 275 - 308
- NEUMANN - OPITZ, N. (1997): Außerschulische Verkehrserziehung in den Ländern Europas. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 109 - 116
- NISSEN, U. (1998): Kindheit, Geschlecht und Raum, Juventa, Weinheim/München

- OSBERG, J. S. und STILES, S. C. (1998): In-Line Skating Safety Behaviour. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 1, Amsterdam, 61
- PASSATH, G. und BOLDRINO, CH. (1997): Verhalten von Inline-Skatern und Unfallverhütung. Internationale Konferenz Mobilität & Sicherheit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Wien, 16
- PEEK, R. (1995): Kindliche Erfahrungsräume zwischen Familie und Öffentlichkeit. Waxmann, Münster
- PFAFFEROTT, I. und HAAS, I. (1997): Sicherung von Kindern im Auto. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 165 - 171
- PLESS, I. B., VERRAULT, R., ARSENAULT, L., FRPPIER, J., STULGINSKAS, J. (1987): The epidemiology of road accidents in childhood. *AJPH*, 77/3, 358 - 360
- POLIZEI ESSEN (1997): Fahrräder und Inline-Skates bei Kindern im Grundschulalter. Essen
- PREUSS-LAUSITZ, U., RÜLCKER, T., ZEIHNER, H. (Hg.) (1990): Selbständigkeit für Kinder - die große Freiheit?, Weinheim
- PURTSCHER, K. (1995): Kindersicherheit: Das wirkt bereits! In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 137 - 145
- RAAB, E. und RADEMACHER, H. (1980): Kindergartenpolitik zwischen Bildungs- und Jugendpolitik. In: BÖHNISCH, L. u.a. (Hg.): Jugendpolitik im Sozialstaat. München, 134 ff.
- REINER, G. und DEISENHAMMER, W. (1979): Unfallursachen und Verletzungsart im Kindesalter an einer Unfallklinik. *Pädiat. u. Pädol.*, 14
- REMUND, P. (1995): Aufgabe des Rechts im Dienste der Sicherheit. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 6, Wien, 89 - 98
- REMUND, P. (1997): Vom Unfall zum Rechtsfall – Zur rechtlichen Verantwortung von Kindern und Jugendlichen. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 49 - 55
- RIEMER, R. (1981): Schwere Sportverletzungen im Kindesalter. *Unfallheilkunde*, 84
- RING, J. (1991): Epidemiologie allergischer Erkrankungen. MMV, München
- RIVARA, F. P. und BARBER, M. (1985): Demographic Analysis of Childhood Pedestrian Injuries, *Pediatrics*, 76, 3, 375 - 381
- RIVARA, F. P., BERGMAN, A. B., DRAKE, CH. (1989): Parental Attitudes and Practices Toward Children as Pedestrians. *Pediatrics*, 84, 6, 1017 - 1021
- ROGMANS, W. (1997): International Collaboration in Child Safety Campaigning In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was

- wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 56 - 61
- ROGMANS, W. and HAYES, M. (1992): Communicating Child Safety in Europe, ECOSA and CAPTA, Amsterdam
- SCHEFFEN, E. (1997): Rechtliche Situation von Kindern im Straßenverkehr. In: VCD (Hg.): Kinder im Verkehr. Bericht über das Symposium im Mai 1996, Hamburg, 79 - 84
- SCHELP, L. (1987): Community Intervention and Accidents. Folksam, Sundbyberg
- SCHLINTL, E. und GOETHALS, B. (1992): Kinderunfälle in Haushalt, Freizeit und Sport. Ergebnisse einer österreichischen Studie. Institut SICHER LEBEN, Literas, Wien
- SCHIMPL, G.; MAYR, J.; SPITZER, P., HÖLLWARTH, M. (1995): Spielplatzunfälle im Kindesalter. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 238 - 260
- SCHIMPL, G. (1997): Inline-Skating Unfälle bei Kindern. Internationale Konferenz Mobilität & Sicherheit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Wien, 11
- SCHMIDT, B. und HÖLLWARTH, M. (1995): Sportunfälle im Kindes- und Jugendalter: Risiko und Prophylaxe. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 273 - 287
- SCHMIDT, G. A. und SCHMIDT, L. (1994): Wieviel Mobilität ist möglich? Wien
- SCHMITZ, B. B. (1994): Mobilitätsmotive: Warum ist der Mensch mobil? In: FLADE, A. (Hg.), Mobilitätsverhalten, Psychologie Verlags Union, Weinheim, 103 - 112
- SCHNEEWIND, K. (1993): Die Familie als Erziehungs- und Sozialisationsinstanz, Universität München, Bericht 3/1993. In: SCHNEEWIND, K. (Hg.) (1993): Psychologie der Erziehung und Sozialisation. Enzyklopädie der Psychologie. Pädagogische Psychologie, Bd. 1, Göttingen
- SCHNEPS, S. E., OSBERG, J. S., SCALA, C. D. (1998): Falls from playground equipment. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 2, Amsterdam, 681
- SCHÖNHAMMER, R. (1994): Dialektik von Straße und Landschaft. In: FLADE, A. (Hg.), Mobilitätsverhalten, Psychologie Verlags Union, Weinheim, 81 - 100
- SCHÖNHARTING, J. (1998): Mobilität und Unfallrisiko von Kindern und Jugendlichen. Kurzfassung, Symposium Schulverkehrserziehung 16./17. Nov. 1998, Bonn
- SCHÖNHARTING, J. (1998): Umweltbelastung durch Verkehr - Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsbeeinflussung. In: FET&WW Wirtschaft, Wissenschaft und Umwelt R15/Nr.194, Düsseldorf, 52 - 64
- SCHÖNI, M. (1995): Analyse von Gefahrenstellen in Kindergärten. In: INSTITUT SICHER LEBEN

- (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 6, Wien, 372 - 375
- SCHÖNI, M. (1997): Wie wird ein neuer Spielplatz geplant und gestaltet? In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 336 - 339.
- SCHRIEVER, J. (1997): Unfälle sind keine Zufälle. Kinderärztliche Praxis, 2, 34 - 41
- SCHÜTZE, U. (Hg.) (1992): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter. Georg Thieme Verlag, Stuttgart / New York
- SCHÜTZE, Y. (1988): Zur Veränderung im Eltern-Kind-Verhältnis seit der Nachkriegszeit. In: NAVE-HERZ, R. (Hg.) (1988): Wandel und Kontinuität der Familie in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart, 95-114
- SCHÜTZE, Y. (1989): Geschwisterbeziehungen. In: NAVE-HERZ, R. / MAREFKA, M. (Hg.) (1989): Handbuch der Familien- und Jugendforschung, Bd. 1: Familienforschung, Neuwied/Frankfurt, 311 - 324
- SCHÜTZE, U. und MEIER, H. (1992): Rollschuh-, Rollerskate-, Skateboardunfälle. In: SCHÜTZE, U. (Hg.): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter. Georg Thieme Verlag, Stuttgart / New York, 69 - 77
- SCHULTE, W. (1978): Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Forschungsbericht BAST, 19, Köln
- SCHUSTER, G. (1995): Produktsicherheit: Ein Beitrag zur Vermeidung von Haushalts- und Freizeitunfällen. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 97 - 100
- SCHWARTZ, J., SPIX, C., WICHMANN, H. E., MALIN, E. (1991): Air pollution and acute respiratory effects in 5 german communities. Environmental Research, 56, 1 - 14
- SCHWEIZERISCHE BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (bfu) (1998): In kleinen Schritten, Bern
- SETZEN, K. M. (1993): Zum gesellschaftlichen Stellenwert des Autos in der Industriegesellschaft. In: RODI, D.: Umweltschutz, Umweltpolitik, Umwettbewerb Gmünder Hochschule 13, Schwäbisch Gmünd
- SHEPARD, R. J. (1988): Required physical activity and child development. Austral. J. Sci. Med. in Sport, 20, 3 - 9.
- SLONGO, T., KEHRER, B., LEUENBERGER, A. (1982): Thermische Verletzungen im Kindesalter – Epidemiologie und Prävention. Sozial- und Präventivmedizin, 27, 8-10, 10 - 15
- SPIECKERMANN, H. und SCHUBERT, H. (1997): Verkehrssicherheit von Kindern in Abhängigkeit vom sozialen Umfeld. Vortrag auf der Frühjahrstagung 1997 "Soziale Ungleichheit und Armut im Kindes- und Jugendalter" des Zentrums für Kindheits- und Jugendforschung, Universität Bielefeld
- SPITZER, P., PURTSCHER, K., SCHNEIDER, A. (1995): Schüler-Sicherheits-Modell In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.):

- Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 376 - 385.
- Reihe 3: Haushalt und Familien 1996, Wiesbaden
- STADT DORTMUND STRASSENVERKEHRSAMT (Hg.) (1996): Kinderunfälle im Straßenverkehr - Hearing vom 28. Mai 1996, Dortmund
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1998): Bundesrepublik Deutschland in Zahlen 1998. Wiesbaden
- STANGE, G. (1984): Mehr Verkehrssicherheit für ausländische Kinder. Rot-Gelb-Grün, Braunschweig
- STEINER, I. (1992): Lebensbedingungen, Bildungswünsche und Werteorientierungen Heranwachsender im letzten Jahrzehnt- ein Längsschnittvergleich. In: JUGENDWERK DER DEUTSCHEN SHELL: Jugend `92, Bd. 3: Die neuen Länder- Rückblick und Perspektiven, Opladen, 43 - 60
- STATISTISCHES BUNDESAMT WIESBADEN (1990 - 1997): Verkehr Fachserie 8 Reihe 7 "Verkehrsunfälle". Metzler Poeschel, Wiesbaden
- STEINKAMP, G. (1980): Klassen- und schichtenanalytische Ansätze in der Sozialisationsforschung. In: HURRELMANN, K./ Ulich, D. (Hg.): Handbuch der Sozialisationsforschung, Weinheim/Basel, 253 - 284
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1990 - 1998): Kinderunfälle im Straßenverkehr . Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle", Wiesbaden
- STRÜMPEL, B. et al. (1988): Teilzeitarbeitende Männer und Hausmänner- Motive und Konsequenzen einer eingeschränkten Erwerbstätigkeit von Männern; Beiträge zur Sozialökonomik der Arbeit Bd. 16, Berlin
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1991): Statistisches Jahrbuch für das vereinte Deutschland, Wiesbaden
- STURZBECHER, D. und KALB, K. (1993): Vergleichende Analyse elterlicher Erziehungsziele in der ehemaligen DDR und der alten Bundesrepublik. In. PSYCHOLOGIE IN ERZIEHUNG UND UNTERRICHT (1993), 40. Jg., München/ Basel, 143 - 147
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1992): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden
- SWEARINGEN, D. (1998): "Safe-Kids" – Ein amerikanisches Modell zur Unfallverhütung. Ergebnisprotokoll der Tagung. Düsseldorf
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1993): Statistisches Jahrbuch für Deutschland, Wiesbaden
- STATISTISCHES BUNDESAMT (1996 - 1998): Alle Todesursachen nach Geschlecht und Altersgruppe. Gruppe VII D – M, Fachserie 12, Gesundheitswesen, Reihe 4/1994
- STATISTISCHE BUNDESAMT (Hg.) (1998): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Fachserie 1,

- TEICHERT, V. (1990): Familie und Gesellschaftsstruktur. In: TEICHERT, V. (Hg.): Junge Familien in der Bundesrepublik, Opladen, 11 - 25
- THYLLAYE DU BOULLAY, M., BARDIER, J., CHENEAU, J. (1984): Les traumatismes sportifs de l'enfant. Etude epidemiologique. Chir. Pediat., 25, 125 - 135
- TOPP, H. H. (1994): Weniger Verkehr bei gleicher Mobilität. Internationales Verkehrswesen, 46, 486 - 493
- UMWELTBUNDESAMT (1991): Verkehrsbedingte Luft- und Lärmbelastigung. Texte 40, Berlin
- UMWELTBUNDESAMT (1995): Jahresbericht. Berlin
- VEGA, J. L.. (1992): Los accidentes de tráfico en la infancia (Kinderunfälle im Straßenverkehr). Innenministerium, Spanien, Verkehrsabteilung, Salamanca
- VOIT, H. (1993): Haushalte und Familien. Ergebnisse des Mikrozensus April 1991. In: Wirtschaft und Statistik 3/93, 191 - 199
- VORMWEG, K. (1989): Verkehrsunfälle mit Kindern in Hamburg, 1984 - 1987. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 35, 138 - 145
- WARDA, L., HARLOS, S., KLASSEN, T., MOFFATT, M., BUCHAN, N., KOOP, G. (1998): An observational study of protective equipments use among In-Line Skaters. In: 4th World conference: Injury Prevention and Control, Volume 1, Amsterdam, 71
- WEST, R., SAMMONS, P., WEST, A. (1993): Effects of a traffic club on road safety knowledge and self-reported behaviour of young children and their parents. Accid. Anal. & Prev., 25, 609 - 618
- WICHMANN, H. E. (1993): Risikogruppenbezogene epidemiologische Untersuchung an Kindern in Duisburg unter besonderer Berücksichtigung verkehrsabhängiger Immissionen. In: MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT des Landes NRW, Wirkungskataster zu den Luftreinhalteplänen des Ruhrgebietes, Düsseldorf
- WICHMANN, H. E. (1995): Auswirkungen verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen. Mobil und Sicher, 43, 1, 16 - 17
- WILLECKE, R. (1995): Zur Entwicklung und Beurteilung von Verkehr und Mobilität in der Stadt. Internationales Verkehrswesen, 47, 13 - 19
- WILLITAL, G. H. und MARAGAKIS, M. (1992): Kinderunfälle im häuslichen Bereich bei Spiel und Sport – Unfallursachen, Unfallfolgen. In: SCHÜTZE, U. (Hg.): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter. Georg Thieme Verlag, Stuttgart / New York, 158 - 163
- WILSON, M.H.; BAKER, S.; TERET, S.; SHOCK, S., GARBARINO, J. (1991): Saving Children - A Guide to Injury Prevention. Oxford University Press, New York and Oxford

- WINTERFELD, U. (1997): Entwicklungspsychologie und Sicherheitsbewußtsein. In: INSTITUT SICHER LEBEN (Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe Band 8, Wien / Essen, 259 - 261.
- WITTENBERG, R., BÜSCHGES, B., WINTERGERST, I., PASSENBERGER, J. (1987): Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen - Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975/76 -, Forschungsbericht BAST 161, Bergisch Gladbach
- WOLFRAM, W. - W. (1995): Präventive Kindergartenpädagogik. Grundlagen und Praxishilfen für die Arbeit mit auffälligen Kindern. Juventa Verlag, Weinheim und München
- WÜTHRICH, B. und SCHLUMPF, M. (1992): Epidemiologie der Atopien: Umweltkrankheiten Nr. 1. Sozialpädiatrie in Praxis und Klinik 14, 606 - 612
- ZEIHER, H. und ZEIHER, H. (1998): Orte und Zeiten der Kinder, Juventa, München
- ZIMMER, J. (1990): Die Kinder der siebziger, die Kinder der neunziger Jahre- nach der ersten eine zweite Kindergartenreform ? In: GEWERKSCHAFT ÖFFENTLICHE DIENSTE, TRANSPORT UND VERKEHR (Hg.): Mehr...für Kinder. Anstöße zur Reform der öffentlichen Kinderbetreuung. Stuttgart
- ZIMMER, R. (1996): Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung, 2. Aufl., Schorndorf
- ZIMMERMANN, U. (1995): Keines zu klein - sicher zu sein. In: INSTITUT SICHER LEBEN(Hg.): Kindersicherheit: Was wirkt?. Fachbuchreihe, Band 6, Wien, 161 - 171
- ZINNECKER, J. (1990): Vom Straßenkind zum verhäuslichten Kind, In: BEHNKEN, I. (Hg.): Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozeß der Zivilisation, Opladen
- ZINNECKER, J. und SILBEREISEN, R. (1998): Kindheit in Deutschland, Juventa, München
- ZIPPEL, K. (1990): Verkehrs- und Unfallbeteiligung von Schülern der Sekundarstufe I. Forschungsbericht BAST, Bergisch Gladbach
- ZWICK,H., SCHENZ, G., VOLLMANN, A., BRANTNER, B. POPP, W., FRISCHER, H. (1988): Gehäufte bronchiale Hyperreagibilität als Ausdruck inhalativer Schadstoffbelastung im großstädtischen Bereich, Praxis und Klinik der Pneumologie, 42, 256 – 258

Anhang