

## **Kinder sicher unterwegs**

### **Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit den Schwerpunkten „Sicherheitserziehung und Unfallprävention“**

**Maria Limbourg, Universität Essen**

#### **1. Kinder unterwegs im Verkehr**

Kinderwege im Verkehr sind weit mehr als nur das Zurücklegen von Strecken im Raum. Sie sind Erlebnis-, Erfahrungs-, Lern- und Sozialisationswege (Zinnecker 1997). Allein, zu zweit und in Gruppen, springen, sprechen, streiten, spielen, verweilen die Kinder und beobachten Menschen, Tiere, Pflanzen, Häuser und Fahrzeuge. Auf ihren Wegen zum Kaufladen, zur Schule, zum Freund oder einfach beim "Streunen" durch das Wohn- und Schulgebiet entwickeln die Kinder eine Vorstellung von ihrem Lebensraum - sie bauen eine kognitive Landkarte ihrer Lebenswelt auf. Bei der eigenständigen Erkundung ihres Wohn- und Schulumfeldes werden Kinder außerdem selbstständig und unabhängig.

Auf ihren Wegen zu Fuß, mit Skates oder mit dem Fahrrad trainieren die Kinder ihre Psychomotorik und viele wichtige kognitive Fähigkeiten, wie z.B. das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit. Sie lernen dabei auch die Gefahren des Straßenverkehrs wahrzunehmen und einzuschätzen. Durch die Beobachtungen anderer Menschen und durch die Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen erwerben sie viele soziale Kompetenzen (Limbourg u.a. 2000, Kap. 4 und 5).

Aus allen diesen Gründen ist die selbstständige Mobilität von Kindern in ihrem Wohnumfeld wichtig für ihre Entwicklung. Die schrittweise Aneignung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraumes ist eine wichtige Grundlage für die körperliche, geistige und soziale Entwicklung im Kindesalter (Kahlert 1998). Bei Bewegungsspielen im Freien – wie sie z.B. in verkehrsberuhigten Straßen möglich sind - entwickeln Kinder wichtige psychomotorische Fähigkeiten wie Geschicklichkeit und Gleichgewichtssinn. Außerdem lernen die Kinder, sich in ihrem Wohnumfeld zu orientieren. Beim Spiel mit den Kindern aus der Nachbarschaft erwerben sie wichtige soziale Grundfähigkeiten wie Einfühlungsvermögen, Hilfsbereitschaft und Kooperationsfähigkeit. Auch die Sprachkompetenz wird beim Spielen mit anderen Kindern verbessert. Im Spiel lernen Kinder aufmerksam zu sein, sich zu konzentrieren und sich nicht ablenken zu lassen. Außerdem wird ihre Ausdauer trainiert.

Leider haben sich in den letzten ca. 30 Jahren die Möglichkeiten für das selbstständige Erkunden des Wohnumfeldes und für das Spielen auf der Straße für Kinder in Deutschland deutlich verschlechtert. Die starke Zunahme des Straßenverkehrs und die damit einhergehende Gefährdung für Kinder schränkt ihre Möglichkeiten ein, sich in ihrem Wohnumfeld selbstständig und unbeaufsichtigt zu bewegen, zu spielen oder andere Kinder zu treffen. Die Eltern transportieren ihre Kinder zunehmend häufiger mit dem Pkw zum Kindergarten, zur Schule, zu Freunden und zu den verschiedenen Freizeiteinrichtungen. Selbstständige Kinderwege werden immer häufiger durch unselbstständige Autowege ersetzt. Dadurch fällt der Straßenbereich als wichtiges Sozialisationsfeld für viele Kinder im Grundschulalter fast vollständig weg. Besonders stark sind

von dieser Entwicklung die Erst- und Zweitklässler betroffen. Während beispielsweise zu Beginn der 70er Jahre noch 91 % der Erstklässler den Schulweg alleine oder zusammen mit anderen Kindern zurücklegten, sind es im Jahr 2000 nur 17 % (Günther/Limbourg 1976, Büschges/Wasilewski 2001).

Als Folge dieser Entwicklung haben viele Kinder heute geringere Chancen, ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß zu entwickeln. Und sie haben auch häufig zu wenig Möglichkeiten, im Schul- und Wohnumfeld unfallvermeidende Verhaltensweisen zu erlernen und einzüben (Limbourg u. a. 2000). Dadurch vergrößert sich auch das Unfallrisiko im Kindesalter - sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen (Kunz 1993).

## 1.1 Verkehrsunfälle im Kindesalter

Kinder nehmen am Verkehr als Fußgänger, als Radfahrer, als Inline-Skater, als Autoinsassen und als Bus- und Bahnfahrende teil. Außerdem nutzen Kinder den Verkehrsraum als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum und als Treffpunkt für Gruppenaktivitäten. Je nach Zweck und Art der Verkehrsteilnahme ergeben sich für Kinder unterschiedliche Gefährdungspotentiale (Limbourg 1995, Limbourg u.a., 2000).

Jahr für Jahr verunglücken in Deutschland ca. 45.000 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr (Jahr 2000: 45.381 Kinder, vgl. Tabelle 1). Dies bedeutet, dass im Jahr 2000 in Deutschland im Durchschnitt alle 12 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden kam. 240 der verunglückten Kinder wurden im Jahr 2000 tödlich verletzt. Weitere ca. 600 Kinder bleiben pro Jahr nach Verkehrsunfällen lebenslang geistig und/oder körperlich behindert - häufig als Folge von Kopf- und Hirnverletzungen.

Tabelle 1: Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2000 nach Alter und Geschlecht (ohne „sonstige“ Verkehrsunfälle) (Statistisches Bundesamt 2001)

Alter	Zu Fuß		Fahrrad		Pkw		Mofa, Moped, Motorrad	
	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen
unter 1	15	20	3	1	171	176	5	1
1-2	65	63	17	16	489	505	0	1
2-3	214	146	30	26	423	382	1	0
3-4	398	220	65	48	462	443	4	0
4-5	450	257	136	62	441	427	4	2
5-6	521	280	286	109	479	476	6	6
6-7	655	372	404	164	473	536	9	4
7-8	868	514	551	189	477	538	16	5
8-9	752	493	693	284	499	588	10	11
9-10	699	450	863	416	560	589	11	15
10-11	644	482	1092	553	533	717	23	31
11-12	603	472	1426	735	560	682	28	19
12-13	496	436	1630	880	466	649	53	29
13-14	451	389	1600	855	456	733	70	60
14-15	368	388	1642	789	544	892	209	143
Gesamt	7199	4982	10438	5127	7033	8270	439	327

## 1.2 Inline-Skating Unfälle bei Kindern

Inline-Skating-Unfälle werden in den amtlichen Statistiken nicht gesondert erfasst, sie werden den Fußgängerunfällen zugeordnet. Es liegen inzwischen allerdings einige Studien aus Unfallkliniken vor, die über Inline-Skating-Unfälle im Kindesalter Aufschluss geben.

In einer österreichischen Unfallstudie erfasste Schimpl (1997) 196 Inline-Skating-Unfälle von Kindern im Alter von 8-15 Jahren. 71% der Verunglückten waren zwischen 8 und 13 Jahren. Bezogen auf den Unfallort, ereigneten sich 35% auf Gehwegen, 27% auf Straßen, 25% in

Parkanlagen, 4% auf Radwegen und 4% auf Inline-Skating Anlagen. Weitere 5% verletzten sich im häuslichen Bereich. Als Ursache für den Unfall wurden von 61% Unebenheiten, von 16% Stürze beim Bremsen, von 85% Ausweichmanöver, von 6% eine zu hohe Geschwindigkeit und von 8% Stürze beim Losfahren und Kollisionen angegeben. Nur 6% der Kinder trugen eine komplette Schutzausrüstung (Helm und Protektoren für Hände, Handgelenke, Ellbogen und Kniee), 21% hatten nur einen oder mehrere Teile davon und 73% waren überhaupt nicht geschützt. Durch das Tragen einer kompletten Schutzausrüstung sind ca. 70% der Verletzungen vermeidbar. 55% der Kinder hatten eine Fraktur, an zweiter Stelle folgte ein Schädel-Hirn-Trauma mit 14%. Aus diesem Grund ist das Tragen eines Schutzhelms bei dieser Sportart von großer Bedeutung für die Sicherheit.

In einer Untersuchung aus Nordrhein-Westfalen (PFI 1998) wurden 75 Kinder-Inline-Skating-Unfälle analysiert: Drei Kinder waren jünger als 6 Jahre, 25 waren zwischen 6 und 9 Jahren und 47 zwischen 10 und 14 Jahren. Bei 26 Unfällen wurden die Kinder schwer- und bei 47 leicht verletzt. Jungen verunglückten wesentlich häufiger als Mädchen (50: 25). Die meisten kindlichen Skating-Unfälle ereigneten sich nachmittags zwischen 14 und 18 Uhr (51 Unfälle). Die Unfallursachen spiegeln den typischen Kinderunfall als Fußgänger wider. Falsches Verhalten beim Überqueren der Straße ist die häufigste Unfallursache. Dabei kommt es zu Kollisionen mit Pkw und Fahrrädern.

### **1.3 Schulwegunfälle**

Jahr für Jahr ereignen sich in Deutschland ca. 150.000 Schulwegunfälle (BUK 2001). Etwas weniger als die Hälfte (ca. 65.000 Unfälle) werden als "Straßenverkehrsunfälle" registriert. Die restlichen ca. 85.000 Unfälle sind keine Straßenverkehrsunfälle, .d.h. keine Folge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Bei diesen Unfällen ziehen sich die Schüler und Schülerinnen Verletzungen infolge von Stürzen beim Gehen oder Laufen auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn zu. Rängeleien und Raufereien, auch in Schulbussen, kommen hinzu.

Von den ca. 150.000 Schulwegunfällen gehen ca.120 tödlich aus, 90% davon als Folge von Straßenverkehrsunfällen. Die Verkehrsunfälle auf dem Schulweg sind unter den tödlichen Schulwegunfällen deutlich überrepräsentiert.

Die häufigsten Verkehrsunfälle auf dem Schulweg sind bei den Kindern unter 15 Jahren mit ca. 65 % die Fahrradunfälle. Die Altersgruppe der 10-14jährigen ist davon am stärksten betroffen. Der Schwerpunkt bei den Fußgängerunfällen liegt zwischen 6 und 14 Jahren. Mit dem Schulbus und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ereigneten sich ca. 9 % der Verkehrsunfälle auf dem Schulweg.

### **1.4 Unfallauslösende kindliche Verhaltensweisen**

Die häufigsten unfallauslösenden Verhaltensweisen von Kindern als Fußgänger sind „*das plötzliche Überqueren der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten*“ und „*das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen*“ (Statistisches Bundesamt 2001). An Ampeln und an Zebrastreifen machen die Kinder nur selten Fehler. Die häufigsten unfallauslösenden Verhaltensweisen von Kindern als Radfahrer sind *Fehler beim Abbiegen, Wenden und Ein- und Anfahren, die falsche Straßenbenutzung und Vorfahrtsfehler*.

### **1.5 Unfallauslösende Verhaltensweisen der Kraftfahrer**

Kindliches Fehlverhalten ist die Hauptursache von ca. 50% der Fußgänger- und Radfahrerunfälle im Kindesalter (Statistisches Bundesamt 2001). Bei den anderen 50% liegt das Fehlverhalten bei

den beteiligten Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen. Sie missachten die Lichtsignalanlagen, als Abbieger achten sie nicht auf Fußgänger und Radfahrer, sie halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Tempo 30-Zonen und in verkehrsberuhigten Straßen, und sie reduzieren ihre Geschwindigkeit nicht, wenn Kinder auf dem Gehweg zu sehen sind. Bei der Schwere der Unfälle von Kindern im Pkw spielt häufig die Vernachlässigung der altersgemäßen Kindersicherung im Pkw durch die Erwachsenen Fahrer und Fahrerinnen eine Rolle.

## **2. Unfallanalytische Erkenntnisse über Kinderunfälle**

### **2.1 Tageszeit**

Bezüglich der tageszeitlichen Unfallhäufigkeitsverteilung gibt es drei Höhepunkte des Unfallgeschehens: beim Schulweg morgens, beim Heimweg von der Schule mittags und nachmittags während der Hauptverkehrszeit, beim Spielen auf Gehwegen und Straßen (Statistisches Bundesamt 2001, Limbourg u.a. 2000).

### **2.2 Jahreszeit**

In der „dunklen“ Jahreszeit (Herbst, Winter) sind Kinderunfälle auf dem morgendlichen Weg zur Schule doppelt so häufig wie in der „hellen“ Jahreszeit (Frühling, Sommer)(Statistisches Bundesamt, 2001).

### **2.3 Unfallort**

Betrachtet man den Ort des Unfalls ergibt sich folgendes Bild (Statistisches Bundesamt 2001):

- Innerhalb von Ortschaften verunglücken deutlich mehr Kinder als außerhalb. Das Verhältnis ist 15 : 1.
- Unfälle außerhalb von Ortschaften haben erheblich schwerere Folgen als Unfälle, die innerhalb von Ortschaften geschehen.
- Der größte Teil der Kinder verunglückt in der Nähe der Wohnung (50% innerhalb von einem Umkreis von 500 m, 90% in einem Umkreis von 1000 m).
- Die Mehrheit der Unfälle von Kindern als Fußgänger ereignet sich an kreuzungsfreien Straßenabschnitten (80%). An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich 20 % der kindlichen Fußgängerunfälle. Bei der Nutzung des Fahrrads werden gehäuft Unfälle an Einmündungsstellen beobachtet.

### **2.4 Alter**

Die Auswertung der Verkehrsunfälle von Kindern zeigt, dass der Unfallgipfel bei den Kindern als Fußgänger im Alter von 7-9 Jahren liegt. Bei den Radfahrern sind die Kinder von 11-15 Jahren am stärksten betroffen. Die Pkw-Unfälle zeigen keinen altersbezogenen Schwerpunkt (Statistisches Bundesamt 2001)

### **2.5 Geschlecht**

Geschlechtsspezifische Auswertungen der Kinderunfallzahlen zeigen, dass Jungen als Fußgänger und Radfahrer wesentlich häufiger verunglücken als Mädchen (Statistisches Bundesamt 2001). Bei den Fußgängern ist das Verhältnis etwa 3:2, bei den Radfahrern sogar ca. 3:1. Bei den im Pkw mitfahrenden Kindern gibt es keine Unterschiede der Unfallzahlen von Jungen und Mädchen. Nur

die 14-15jährigen Mädchen verunglücken häufiger als gleichaltrige Jungen als Mitfahrerinnen im Pkw. Sie sind häufiger in Autos unterwegs, die von jungen Fahranfängern gesteuert werden.

## **2.6 Kulturelle Herkunft**

Die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr hängt auch mit ihrer kulturellen Herkunft bzw. Nationalität zusammen. Besonders gefährdet sind in Deutschland türkische Kinder als Fußgänger im Straßenverkehr. Sie verunglücken doppelt so häufig wie deutsche Kinder und auch häufiger als Kinder aus anderen ausländischen Familien (Verkehrsministerium NRW 1994). Während im Jahr 1994 (neuere Zahlen liegen nicht vor) im Bundesland Nordrhein-Westfalen 145 deutsche Kinder je 100000 Kinder unter 15 Jahren als Fußgänger im Straßenverkehr verunglückten, waren es bei den türkischen Kindern 270 je 100000 Kinder. Bei den übrigen Nationalitäten lag die Zahl der verunglückten Kinder im Jahr 1994 auf dem gleichen Niveau wie bei den deutschen Kindern.

Die Gründe für die erhöhte Unfallbelastung von türkischen Kindern sind noch nicht ausreichend untersucht, es lassen sich bislang nur Hypothesen formulieren. Sprachliche Barrieren, Herkunft aus ländlichen und verkehrsarmen Gebieten in der Türkei, geringe Teilnahme türkischer Eltern an Elternveranstaltungen in Kindergarten und Schule und ein Leben in verkehrsbelasteten Wohngebieten sind einige der möglichen Hintergründe.

## **2.7 Sozialer Hintergrund und Wohnumfeld**

Weitere unfallbegünstigende Faktoren sind im sozialen Status und im Wohnumfeld der Kinder zu finden. Kinder aus unteren sozialen Schichten sind häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt als Kinder aus höheren sozialen Schichten (Limbourg u.a. 2000). Dabei besteht ein enger Zusammenhang zwischen Sozialschicht und Wohnumfeld, so dass beide Einflussgrößen nicht voneinander getrennt werden können. Familien aus unteren sozialen Schichten wohnen häufig in dicht besiedelten Wohngebieten mit kleinen Wohnungen, viel Verkehr und wenig Spielplätzen, so wie es beispielsweise in Dortmund im Stadtteil Innenstadt Nord - mit der höchsten Unfallbelastung der Stadt - der Fall ist (Kenneweg 1997). Auch in der etwas älteren Untersuchung von Vormweg (1989) zeigten sich für die Kinderunfälle in der Stadt Hamburg (1984-1987) ähnliche Zusammenhänge zwischen Sozialstatus, Strukturen der Wohngebiete und Kinderunfallbelastung.

## **2.8 Temperament und Persönlichkeit**

Neben den sozialen und ökologischen Faktoren spielen auch die kindliche Persönlichkeit und das kindliche Temperament eine Rolle in Bezug auf das Zustandekommen von Kinderunfällen. Kinder, die häufig verunglücken (sog. "Unglücksraben"), sind häufig hyperaktiv, motorisch unruhig, impulsiv, unkonzentriert und leicht ablenkbar (Limbourg 1995). Auch kontaktfreudige Kinder sind stärker gefährdet, weil sie häufiger als weniger kontaktfreudige Kinder mit Gleichaltrigen auf der Straße spielen.

# **3. Der Verkehr aus Kinderperspektiven**

## **3.1 Gefahren im Straßenverkehr aus Kindersicht**

Neben den "objektiven" Erkenntnissen über Unfallrisiken für Kinder im Verkehr ist es wichtig, die "subjektive" Sicht der Kinder über ihre eigene Sicherheit oder Gefährdung kennen zu lernen. Nur so sollten Maßnahmen zur Erhöhung der Kindersicherheit geplant werden, damit sie auch von den Kindern angenommen und akzeptiert werden können.

Die Kinder erleben ganz besonders als Fußgänger und Radfahrer ihre Wege durch den Verkehr als "gefährlich". So zeigte unsere Schulweguntersuchung in Essen (Limbourg u.a. 1996), dass nur 30% der befragten Grundschul Kinder ihren Schulweg als "ungefährlich" erlebten. 70% konnten eindeutige Gefahrenstellen auf dem Weg zur Schule beschreiben. Auch in unserer Untersuchung mit ca. 1200 Schülerinnen und Schülern der Sekundarstufe I (5. bis 10. Klasse) in den Städten Hamburg, Darmstadt, Münster, Bielefeld, Bottrop und Oberhausen wurden die Schulwege nur von 37% bis 59% der Schülerinnen und Schüler als "ungefährlich" eingestuft (Flade und Limbourg 1997). Durchschnittlich 26% der Befragten hatten bereits einen Verkehrsunfall erlitten. Das ist wesentlich mehr, als die amtlichen Statistiken vermuten lassen. Die häufigste Unfallart war dabei der Zusammenstoß eines Fahrrads mit einem Auto.

Ältere Grundschul Kinder ab ca. acht Jahren sind durchaus in der Lage, die Gefahren auf ihren Wegen realistisch einzuschätzen (Limbourg u.a. 2000, ADAC/SHELL 1998). Deshalb ist die Befragung von Schülerinnen und Schülern zu den Gefahren auf ihren Schul- und Freizeitwegen ein wichtiger Beitrag zu Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Das Thema „Gefahren auf den Schulwegen aus Kindersicht“ lässt sich sehr gut in den Unterricht einbeziehen (Sauter, 1997).

Die von Grundschulkindern am häufigsten genannten Gefahren auf ihren Schulwegen sind:

- zu schnell fahrende Autos
- unvorsichtig abbiegende Fahrzeuge
- parkende Autos auf Geh- und Radwegen
- gefährliche Sicht Hindernisse im Bereich von Überwegen
- fehlende oder zu schmale Gehwege
- für Fußgänger ungünstige Ampelschaltungen (zu kurze Grünphasen)
- fehlende Überquerungshilfen
- fehlende Radwege
- Rot-Fahrer an Ampeln
- Nicht-Anhalter an Zebrastreifen
- rücksichtslose Kraftfahrer an Ein- und Ausfahrten
- mangelhafte Beleuchtung von Gefahrenpunkten
- gefährliche Wege zu Bushaltestellen im ländlichen Raum
- überfüllte Schulbusse
- mangelhafte Ausstattung von Bushaltestellen
- mangelhaftes Interesse der Behörden

Die kindlichen Erkenntnisse über die Gefahren im Straßenverkehr stimmen mit den Beobachtungen von Verkehrsexperten gut überein. Dies ist ein wichtiger Grund, Kinder an der Verkehrsplanung in Schul- und Wohngebieten zu beteiligen (Limbourg, 1997, Sauter, 1997).

Auch die VCD-Befragung (1996) von 6000 Schulkindern zeigte ähnliche Ergebnisse. Die Kinder beklagten die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer, den zu schnellen und zu starken Verkehr, die Probleme bei der Straßenüberquerung durch fehlende Zebrastreifen und Ampeln und das lange Warten am Kreuzungen. Dass sich viele Autofahrer rücksichtslos gegenüber Kindern verhalten, zeigen auch die Unfallstatistiken (Statistisches Bundesamt 2001): Mehr als die Hälfte der Kinderunfälle wird nicht durch die Kinder selbst, sondern durch das Fehlverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer verursacht.

Die von Kindern erlebten Gefahren im Verkehr wurden auch im Rahmen eines Malwettbewerbes des Vereins "Hilfe für das verkehrsgeschädigte Kind" in Zusammenarbeit mit C & A für 6-

13jährige Kinder mit dem Motto "Wenn ich Verkehrsminister wäre..." untersucht (Limbourg und Reiter 1998). An dem Wettbewerb beteiligten sich mehr als 10000 Kinder aus ganz Deutschland. Die häufigsten Wünsche der Kinder waren: Querungshilfen für Fußgänger (Zebrastreifen, Fußgängerampeln), weniger Autoverkehr, sichere Spielmöglichkeiten im Straßenraum, Tempo 30, mehr Sicherheit für Radfahrer und Skater, mehr Sicherheit und Komfort im öffentlichen Verkehr und mehr Sicherheit durch Verkehrsüberwachung.

Neben den verkehrsbedingten Risiken nennen die Kinder auch noch weitere - nicht direkt verkehrsbezogene - Gefahren im Verkehrsraum:

- aggressive Hunde
- Schläger
- Kinderbanden
- Wegegeld-Erpresser
- alkoholisierte Jugendliche und Erwachsene

Diese "Gefahren" führen dazu, dass Kinder häufig ihre "sicheren" Wege verlassen müssen und so in gefährliche Verkehrssituationen geraten.

Aus der Sicht der Eltern kommen weitere Gefahren dazu: Die Kinder könnten sexuell belästigt, missbraucht oder auch sogar entführt werden. Verkehrssicherheit muss deshalb auch als Schutz vor kriminellen Handlungen auf den Straßen, auf den Radwegen, in Bahnhöfen und in Bussen und Bahnen verstanden werden.

Aber auch als Autoinsassen sind Kinder stark gefährdet - besonders dann, wenn sie nicht mit geeigneten Rückhaltesystemen gesichert sind. Kinder erleben diese Situation allerdings als eher ungefährlich, das Auto scheint ihnen ein – subjektives - Sicherheitsgefühl zu geben (Limbourg u.a. 1996). Die aktuellen Unfallzahlen zeigen jedoch, dass gerade Kinder als Mitfahrer im Pkw besonders gefährdet sind - sie erleiden als Mitfahrer im Pkw häufiger tödliche Verletzungen als Fußgänger und Radfahrer (Statistisches Bundesamt 2001)

### **3.2 Die Überforderung der Kinder im und durch den heutigen Straßenverkehr**

Zur Vermeidung von Unfällen benötigen wir eine Reihe von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit und Jugend ausgebildet und gelernt werden:

- Kinder müssen Gefahrensituationen erkennen und voraussehen können.
- Sie müssen wissen, wie sie Gefahrensituationen meiden können und wie sie sich in Gefahrensituationen verhalten sollen, um nicht zu verunglücken.
- Sie müssen Entfernungen und Geschwindigkeiten von Fahrzeugen einschätzen können.
- Sie müssen aufmerksam sein und sich auf die für ihre Sicherheit wichtigen Aspekte des Straßenverkehrs konzentrieren.
- Sie dürfen sich nicht durch die vielfältigen Reize unserer Umwelt vom Straßenverkehr ablenken lassen.
- Sie müssen das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen und voraussehen können.
- Sie müssen ihren Bewegungsapparat ausreichend beherrschen und koordinieren können, um als Fußgänger, Radfahrer oder Inline-Skater Gefahrensituationen bewältigen zu können.

Da Kinder - je nach Alter - diese Fähigkeiten noch nicht oder nur teilweise besitzen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet (Limbourg, 1995, Limbourg u.a., 2000, Kap. 3).

Kinder entwickeln erst mit ca. 8 bis 10 Jahren ein realistisches Bewusstsein für Gefahren im Straßenverkehr. Vorher erkennen sie Gefahren entweder überhaupt nicht oder viel zu spät, so dass sie keine Möglichkeit mehr haben, der Gefahr zu entgehen. Jüngere Kinder (ca. 6 bis 7 Jahre) können noch keine Entfernungen schätzen, und die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für 8- bis 9jährige Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten einigermaßen realistisch einschätzen.

Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit auf die gefährliche Situation gerichtet ist, d.h. wenn sie sich auf die relevante Situation "konzentrieren" und nicht durch andere Sachen "abgelenkt" sind. Die Aufmerksamkeit von Kindern richtet sich allerdings spontan eher auf nicht verkehrsbezogene Objekte (Tiere, spielende Kinder, Kiosk usw.). Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerüberwege usw. werden sehr viel seltener beachtet - sie sind für Kinder weniger interessant. Die Kinder lassen sich durch ihre eigenen Gedanken und Gefühle ablenken. So wird ein Kind, das gerade eine schlechte Zensur in der Schule bekommen hat, auf dem Weg nach Hause den Straßenverkehr kaum beachten. Ähnlich wird sich ein Kind verhalten, das von anderen Kindern geärgert wurde und jetzt auf dem Schulweg traurig oder wütend ist. Erst ab ca. 8 Jahren sind die meisten Kinder fähig, sich auch über eine längere Zeit (z.B. für die Gesamtdauer des Schulwegs) auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren. Vorher können sich Kinder nicht auf zwei Sachen zugleich konzentrieren, sie können ihre Aufmerksamkeit nicht wie die Erwachsenen "teilen". Ein Kind, das z.B. mit einem Ball spielt oder an die Anzahl der zu kaufenden Brötchen denkt, ist nicht in der Lage, zur gleichen Zeit auf den Verkehr zu achten.

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

Kinder sind unruhiger als Erwachsene, sie haben einen starken Bewegungsdrang. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Straßen und geraten deshalb häufig plötzlich und unvermittelt auf die Fahrbahn. Bis zum Alter von ca. 8 Jahren haben Kinder große Schwierigkeiten, einmal begonnene Handlungen (z. B. einem Ball nachlaufen) abubrechen oder zu unterbrechen (z. B. am Bordstein anhalten, um sich umzusehen). Sie werden in der Regel hinter dem Ball herlaufen, ohne am Bordstein anzuhalten und auch mit dem Rad können die Kinder ihre Handlungen nur schlecht abbrechen - sie fahren deshalb häufig unerwartet vom Gehweg auf die Fahrbahn.

Ab ca. 8 bis 10 Jahren sind Kinder in der Lage, die für das Radfahren erforderlichen psychomotorischen Leistungen (Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurhalten, Kurvenfahren usw.) zu erbringen (Basner/de Marées 1993, Borgert/Henke 1997). Zu diesen motorischen Fähigkeiten müssen aber auch noch eine Reihe von geistigen Fähigkeiten hinzukommen (Erkennen von Gefahren, Verständnis für den Straßenverkehr, Begreifen von Verkehrsregeln, Geschwindigkeitseinschätzung, usw.), die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlich sind. Während die meisten psychomotorischen Fähigkeiten bei ausreichendem Radfahrtraining bis zum Alter von ca. 8 bis 10 Jahren ausgebildet sind, dauert die Entwicklung der



zum Verständnis des Straßenverkehrs notwendigen geistigen Fähigkeiten noch bis zum Alter von ca. 12 bis Jahren an.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass gründliche Vorbereitungen von Kindern auf ihre selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr notwendig sind, damit sie im Alter von ca. 8 bis 10 Jahren als Fußgänger und im Alter von ca. 12 bis 14 Jahren als Radfahrer alltägliche Anforderungen des Straßenverkehrs einigermaßen meistern können. Vorher geraten die Kinder durch ihre besonderen Erlebens- und Verhaltensweisen immer wieder in gefährliche Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, allzu oft mit tragischem Ausgang für die Kinder. Die Gefährdung ist beim Spielen im Verkehrsraum besonders groß, weil die Kinder sich auf das Spiel und nicht auf den Verkehr konzentrieren. Die Vorbereitungen der Kinder auf ihre selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr müssen im Elternhaus, im Kindergarten und in der Schule erfolgen und zwar kooperativ. Darüber hinaus ist es besonders wichtig, dass die Kinder als Fußgänger/Radfahrer Erfahrungen im Verkehrsalltag sammeln können; dies bedeutet: Eltern sollten ihre Kinder für kurze Wege – soweit möglich und vertretbar – nicht im Auto transportieren.

Die entwicklungsbedingten Besonderheiten von Kindern im Straßenverkehr lassen sich durch Verkehrserziehung nur teilweise kompensieren. Ein absolut "verkehrssicheres" Kind ist durch Verkehrserziehung nicht zu erzielen. Aus diesem Grund dürfen die Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder nicht nur beim Kind, sondern müssen auch bei seiner Verkehrsumwelt ansetzen.

#### **4. Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Verkehr**

Will man die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr erhöhen und Unfälle verhindern, können vielfältige Maßnahmen getroffen werden, die sich alle sehr gut in den Unterricht integrieren lassen:

- planerische und technische Maßnahmen
- legislative und überwachende Maßnahmen
- kommunikative und erzieherische Maßnahmen

Planerische und technische Maßnahmen haben in der Regel eine hohe und dauerhafte Wirksamkeit auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. So ist eine Aufpflasterung auf der Fahrbahn eine wirksame "Dauerbremse" für den Autoverkehr. Fahrradhelme können vor schweren Kopfverletzungen schützen.

Auch die Gesetzgebung kann einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Kindersicherheit leisten. So wurde z.B. die Einführung von Tempo 30 und Verkehrsberuhigung durch legislative Maßnahmen ermöglicht. Auch die Einführung der altersgemäßen Sicherungspflicht von Kindern im Pkw hat zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl der im Pkw getöteten Kinder geführt.

Verkehrsgesetze können aber nur dann wirksam werden, wenn sie auch eingehalten werden. Aus diesem Grund ist die Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit von großer Bedeutung. Die Einhaltung von Tempo 30 und die Benutzung von verkehrssicheren Fahrrädern sind Beispiele solcher wichtigen Überwachungsfelder.

Durch Planung, Technik, Gesetzgebung und Überwachung lassen sich viele, aber längst nicht alle Unfallgefahren für Kinder ausschalten. Aus diesem Grund müssen Kinder in den unterschiedlichen Erziehungsinstitutionen (Familie, Kindergarten, Schule) im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung lernen, Risiken richtig einzuschätzen und Gefahrensituationen im Verkehrsraum zu vermeiden oder zu bewältigen. Dieser Lernprozess muss im Kleinkindalter

beginnen, damit die Kinder möglichst frühzeitig das „richtige“ Verhalten erlernen und nicht später „falsches“ Verhalten verlernen müssen.

Neben den Kindern selbst müssen aber auch Erwachsene, die einen Einfluss auf die Sicherheit von Kindern haben, mit geeigneten kommunikativen Maßnahmen über die Probleme von Kindern im Straßenverkehr aufgeklärt werden. Autofahrer, Busfahrer, Stadt- und Verkehrsplaner, Erzieher und Lehrer, Polizeibeamte und Eltern müssen erfahren, wie sich Kinder im Straßenverkehr verhalten und wie sie den Verkehr erleben. Außerdem müssen sie erfahren, welchen Beitrag sie zur Erhöhung der Kindersicherheit im Verkehr leisten können.

#### **4.1 Erhöhung der Sicherheit von Kindern durch Verkehrsplanungsmaßnahmen und Technik**

Da Kinder aufgrund ihres physischen und psychischen Entwicklungsstandes nur begrenzt in der Lage sind, sich verkehrssicher zu verhalten, muss der von Kindern genutzte Verkehrsraum durch technische und bauliche Maßnahmen „kindersicher“ werden. Kinder können im Rahmen von Unterrichtsprojekten an der Konzeption und Planung von Sicherheitsmaßnahmen beteiligt werden

Zu einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung und -regelung gehören folgende Elemente (Limbourg u.a. 2000 Kap. 6):

- Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auf allen Fahrbahnen, die von Kindern benutzt werden
- Verkehrsberuhigung in der Kindergarten- und Schulumgebung und in Wohngebieten
- Freier Blick zwischen Autofahrern und Kindern (keine Sicht Hindernisse)
- Einrichtung von kinderfreundlichen Straßenüberquerungshilfen (Druckampeln, Zebrastreifen)
- Ein gutes Radwegnetz
- Sichere Bus- und Bahnhofstestellen

Zuständig für die Verkehrsraumgestaltung ist die Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt und Tiefbauamt).

Die Erarbeitung von Schulwegplänen ist neben den baulichen Maßnahmen ein wichtiger Teil der Schulwegsicherung. Jede Grundschule sollte ihren Schülern „**Schulwegpläne**“ zur Verfügung stellen. Diese Pläne zeigen Eltern und Kindern einen möglichst sicheren Weg zur Schule. Außerdem werden Gefahrenstellen und Überquerungshilfen (wie Ampeln und Fußgängerüberwege) deutlich gekennzeichnet. Zusätzlich enthalten die Pläne wichtige Orientierungspunkte (z.B. Kirche, Spielplatz, Kiosk, Haltestellen von Bussen und Bahnen) und helfen den Kindern bei der Erfassung und Strukturierung ihrer Umgebung.

Für Fußgänger und Radfahrer müssen verschiedene Schulwegpläne erstellt werden, denn ein sicherer Weg für Fußgänger muss nicht unbedingt ein sicherer Weg für Radfahrer sein. Mit dem Fußgänger-Schulwegplan sollten Kinder der ersten Klasse (und ihre Eltern) vertraut gemacht werden, mit dem Radfahrer-Plan Kinder in der vierten Klasse (während/nach dem Radfahrtraining).

Schulwegpläne lassen sich auch im Rahmen des Unterrichts durch die Schülerinnen und Schüler selbst erstellen. So können z.B. ältere Grundschülerinnen und -schüler als „**Schulweg-Detektive**“ die Gefahren auf den Schulwegen für Schulanfänger ermitteln und auf der Grundlage ihrer Erkenntnisse - in Zusammenarbeit mit Lehrern, Eltern und Polizeibeamten - Schulwegpläne für die Erstklässler entwerfen (ADAC/SHELL 1998). Die ermittelten Gefahren auf dem Schulweg können mit Unterstützung der Straßenverkehrsbehörden vor Ort bekannt gemacht werden (Zeichnungen,

Fotos, Briefe usw.). Engagierte Journalisten sollten das Schulwegthema in der Lokalpresse behandeln.

Kinder können zusätzlich durch verschiedene technische Maßnahmen auf ihren Wegen im Verkehr „gesichert“ werden:

- altersgerechte Kindersitze im Pkw
- Sicherheitsgurte in Schulbussen
- Verkehrssichere Fahrräder
- Radfahrer-Schutzhelme (verringern die Wahrscheinlichkeit einer Hirnverletzung um 88%)
- Schutzkleidung für Skater
- Reflektierende Schulranzen und Kleidung bei Dunkelheit

Sicherheitstechnische Inhalte lassen sich im Unterricht der Grundschule thematisieren. So können beispielsweise Verkehrslieder zum Thema „Helm“, „Kindersitze“ oder „Reflektoren“ in den Musikunterricht integriert werden. Mit reflektierenden Materialien werden Anoraks, Mützen, Schulranzen usw. versehen, damit Kinder in der Dunkelheit besser erkannt werden können. Und in der Schule könnte ein Kindersitz-Bazar organisiert werden: Ältere Kinder bzw. deren Eltern verkaufen ihre Kindersitze – zu günstigen Preisen - an Eltern von Schulanfängern.

## **4.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern durch Kontrolle und Überwachung**

Verkehrsregeln und Vorschriften, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Kindern haben, müssen durch eine gezielte polizeiliche Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden. Damit verbundene Aktionen können auch in den Verkehrsunterricht integriert werden. So können beispielsweise Tempo 30-Kontrollen durch die Polizei zusammen mit Kindern durchgeführt werden. Die Kinder klären dabei die Autofahrer über Schwierigkeiten von Kindern im Straßenverkehr auf. Dabei können sie den Autofahrern Zeichnungen, Slogans oder Reime, usw. überreichen. Wichtig ist, dass Kinder mit Autofahrern über die Gefahren für Kinder im Straßenverkehr sprechen. Auch Falschparker vor Schulen können durch – von der Polizei begleitete – Ansprachen der Kinder (mit Bildern bzw. Fotos) über ihr Verhalten informiert und beeinflusst werden.

Folgende Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind für die Schulwegsicherheit von großer Bedeutung:

- Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. Tempo 30 - Kontrollen)
- Überwachung des Halte- und Parkverhaltens des Autoverkehrs (zugeparkte Fuß- und Radwege, Halteverbote vor der Schule, an Kreuzungen und von Fußgängerüberwegen usw.)
- Überwachung (Ausrüstung/Benutzung) von Kindersitzen im Auto
- Kontrolle der Verkehrssicherheit von Fahrrädern
- Das Einhalten der Verkehrsregeln durch Fahrradfahrer sollte durch eine gezielte Überwachung - besonders in der Umgebung von Schulen - gefördert werden.

Zuständig für die Verkehrsüberwachung sind die Polizei und das Straßenverkehrsamt. Lehrerinnen und Lehrer, Eltern und Kinder können an diese Institutionen herantreten und eine stärkere Verkehrsüberwachung einfordern.

### 4.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern durch Verkehrserziehung und -aufklärung

Obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern in den letzten Jahren zurückgegangen ist, kann eine jährliche Anzahl von mehr als 45.000 Kinderunfällen in Deutschland nicht akzeptiert werden. Aus diesem Grund muss der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit dem Schwerpunkt „**Sicherheitserziehung und Unfallprävention**“ weiterhin eine hohe Priorität zukommen. „**Sicherheitserziehung**“ umfasst alle pädagogischen Maßnahmen, die den Menschen befähigen, mit den Gefahren in seiner Lebensumwelt umzugehen und sich für die Unfallverhütung einzusetzen – im Verkehr und in anderen Lebensbereichen.

Hauptziel einer **sicherheitsorientierten Verkehrs/Mobilitätserziehung und -bildung** sollte sein, Mobilitätskompetenz zu vermitteln und die Schülerinnen und Schüler zu befähigen, durch ihre Kenntnisse, durch ihre Einstellungen und durch ihr Verhalten in Bezug auf Mobilität und Verkehr einen Beitrag zu ihrer eigenen Verkehrssicherheit und zur Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zu leisten (Kultusministerkonferenz 1994, Limbourg, 1998, Limbourg u.a., 2000, Kap. 6).

Mit dieser Zielsetzung leistet die **Verkehrs/Mobilitätserziehung** nicht nur einen Beitrag zur Unfallprävention. Sie leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Persönlichkeit und des Sozialverhaltens von Kindern und Jugendlichen und zur **Erziehung zur Mündigkeit** unserer Bürgerinnen und Bürger – nicht nur im Lebensbereich „Mobilität und Verkehr“.

Aufgabe der **schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung** ist es daher, Schülerinnen und Schülern alle jene Qualifikationen zu vermitteln, die sie für ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Verkehrsraum benötigen (Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur schulischen Verkehrserziehung 1994). Dabei soll es nicht nur um den Erwerb von Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum gehen, sondern auch um das Erlernen von Strategien zur aktiven Veränderung der derzeitigen Situation, z.B. durch Beteiligung an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in Städten und Gemeinden.

Kinder sollten in der Familie, im Kindergarten und in der Schule schrittweise lernen, die für sie relevanten Mobilitätsformen kompetent, sicher und sozial zu nutzen. Sie sollten über die Auswirkungen unseres derzeitigen Verkehrs auf die Sicherheit und Gesundheit der Menschen aufgeklärt werden. Im Rahmen der schulischen Erziehung und Bildung sollten sie die verschiedenen für sie relevanten Mobilitätsformen mit ihren Vor- und Nachteilen für den Menschen kennen lernen und auf der Grundlage dieses Wissens ihre Verkehrsmittelwahl „intelligent“ und „mündig“ treffen (Deetjen 1997). Sie sollten außerdem lernen, die Vorteile und Risiken unterschiedlicher Mobilitätsformen und Verkehrsarten für sich selbst und für andere Menschen einzuschätzen, um auf der Grundlage ihrer Erkenntnisse einen Beitrag zur eigenen Verkehrssicherheit und zur Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer/innen leisten zu können.

Im Rahmen dieser unfallpräventiven Sicherheitserziehung sollten alle für Kinder relevanten Mobilitäts- und Verkehrsarten (Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Mofa-, Moped- und Motorradverkehr, Autoverkehr, öffentlicher Verkehr usw.) im Unterricht behandelt werden. Die Klassenstufenbezüge ergeben sich aus dem altersbedingten Mobilitätsverhalten der Kinder und aus der Unfallbelastung der einzelnen Altersstufen mit verschiedenen Verkehrsunfalltypen. Dabei muss der entsprechende Verkehrs- und Mobilitätsunterricht immer ein bis zwei Jahre vor der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel angeboten und auch noch in der ersten Phase der neuen Art der Verkehrsteilnahme begleitend weitergeführt werden. Die Intensität des Verkehrstrainings muss

dem Gefahrenpotential der Verkehrsmittelnutzung für die entsprechende Altersgruppe angepasst werden (Limbourg u.a., 2000, Kap. 6).

## 5. Schwerpunkte der Verkehrs- und Mobilitätserziehung im neuen Jahrhundert

### 5.1 Ziele

Will die Schule den negativen Auswirkungen des derzeitigen Straßenverkehrs auf die Kinder entgegenwirken, muss die heutige Mobilitäts- /Verkehrserziehung folgende Zielsetzungen verfolgen (Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur schulischen Verkehrserziehung 1994, Spitta, 1995, Wittkowske 1997, Limbourg u.a., 2000):

- Damit Kinder ihr Wohnumfeld selbstständig erkunden können, müssen sie lernen, sich im Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Skates und mit Bussen/Bahnen so sicher wie möglich zu bewegen und Unfälle zu vermeiden (Schulwegtraining zu Fuß in der ersten und mit dem Fahrrad in der vierten Klasse, sicherheitsorientierte Schulumfelderkundungen, Bus- und Bahn- Training). Dabei muss auch auf die Benutzung von Schutzvorrichtungen (Helm, Reflektoren und – wenn die Kinder im elterlichen Pkw fahren - altersgerechte Kindersitze) geachtet werden.
- Damit Kinder sich in der Schule und in der Freizeit mehr bewegen und dadurch ihre motorischen Fähigkeiten besser ausbilden können, sollte die Mobilitäts-/Verkehrserziehung die Nutzung von bewegungsfreudigen Fortbewegungsarten (Zu Fuß gehen, Roller/Rad fahren und Skaten) durch entsprechende Unterrichtsangebote fördern (Fußgängertraining, Schulwegtraining, motorisches Roller/Radfahrtraining, Verkehrstraining mit dem Fahrrad, Inline-Skater-Training).
- Damit Kinder wieder häufiger in ihrem Wohnumfeld zu Fuß gehen, Rad fahren und spielen können, muss die Geschwindigkeit des Verkehrs durch verkehrsberuhigende Maßnahmen im Wohn- und im Schuleinzugsgebiet reduziert werden. In diesem Zusammenhang sollten bereits Kinder frühzeitig dazu befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort mitzuwirken (Aufklärung von Autofahrern über die Schwierigkeiten von Kindern im Straßenverkehr durch Schulkinder, Tempo 30 – Kontrollen durch die Polizei in Zusammenarbeit mit Schulkindern, Beteiligung von Kindern an den Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in den Gemeinden, usw.).

Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Dienste der Kindersicherheit sollte in folgenden Institutionen stattfinden und sich besonders auf folgende Schwerpunkte konzentrieren (Limbourg u.a., 2000, Kap. 6):

**Kindergarten:** Schulung der Eltern im Rahmen von Elternabenden, Verkehrstraining mit den Kindern, Schulwegtraining vor Beginn der Grundschule.

**Grundschule:** Schulwegtraining zu Fuß in der 1. und in mit dem Fahrrad in der 4. Klasse vor dem Übergang zur weiterführenden Schule, Radfahrtraining, Inline-Skater-Training, Bus- und Bahntraining.

**Weiterführende Schulen:** Fortsetzung des Radfahrtrainings, Bus- und Bahntraining, Inline-Skater-Training, Schulwegtraining in der 5. Klasse, Unterricht über die Themen: Alkohol und Drogen im Verkehr, Risikoverhalten und Mutproben.

**Polizei in Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen:** Die Polizei sollte die Schulen und Kindergärten bei der Verkehrserziehung unterstützen, ganz besonders im Rahmen von Aktivitäten, die sich auf der Strasse abspielen (Schulwegtraining, Radfahrtraining). Zusätzlich können

Aktivitäten durchgeführt werden, die eher die Autofahrer erziehen sollen, z. B. Tempo 30 - Kontrollen zusammen mit Schulkindern. Auch die erzieherische Aufklärung von Falschparkern kann zusammen mit Schulkindern durchgeführt werden.

**Medien (Radio, Fernsehen, Zeitungen) in Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen:** In der Presse sollten regelmäßig Informationen über Unfallschwerpunkte publiziert werden, damit Eltern, Lehrer und Verkehrsplaner die Gefahrenpunkte für Kinder kennen lernen und diese beseitigen können.

Die Verkehrserziehung und -aufklärung sollte sich nicht nur auf die Kinder und ihre Eltern beschränken. Autofahrer, Bus- und Bahnfahrer, Erzieher, Lehrer, Stadt- und Verkehrsplaner, Verkehrsrichter, Polizisten und Politiker sollten mehr über Kinder und ihre Probleme mit dem Straßenverkehr erfahren. Dazu können die Schul Kinder im Rahmen von Projekten einen wichtigen Beitrag leisten.

## **5.2 Methodische Ansätze**

Durch die vielfältigen Verflechtungen von Verkehr und Mobilität mit anderen Lebensbereichen ist sowohl eine fachspezifische als auch eine fächerübergreifende Integration dieses Erziehungsbereiches in alle Schulfächer möglich. Moderne pädagogische Ansätze wie *"Schülerorientierung"*, *"Handlungsorientierung"*, *„Lernen mit allen Sinnen“*, *„fächerübergreifendes Lernen“*, *„Projektunterricht“* und *"Öffnung von Schule"* sind in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung unverzichtbar. Die Schule muss sich gerade in diesem Bereich an den Bedürfnissen ihrer Schüler und Schülerinnen orientieren und sich auf die Verkehrsumwelt vor Ort einstellen (Warwitz, 1993, Spitta, 1995, Stevens, 1997, ADAC, 2000, Limbourg 2001). Außerdem sollte sie den Schülern nicht nur Wissen vermitteln, sondern bei ihnen auch mobilitätsbezogene Emotionen (z.B. Freude am Zu fuß gehen, am Radfahren) und Verhaltensweisen (z.B. Radfahrkompetenz, Skating-Kompetenz) aufbauen.

## **5.3 Kooperation mit außerschulischen Partnern**

Da Mobilitäts- und Verkehrserziehung zum größten Teil im realen Verkehrsraum durchgeführt werden muss (Schulwegtraining, Radsfahrausbildung, Bus- und Bahn-Training, Wohnumfelderkundungen, usw.), ist eine Öffnung der Schule nach außen (Schulumfeld, Gemeinde) erforderlich. In diesem Sinne ist auch eine Kooperation der Schule mit außerschulischen Partnern (Polizei, Deutsche Verkehrswacht, Verkehrsclubs, Gesundheitsämter, Kinder- und Unfallkliniken, öffentliche Verkehrsbetriebe, Straßenverkehrs- und Tiefbauämter, usw.) wünschenswert. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die Medien (Presse, Radio und Fernsehen). Sie können beispielsweise auf gefährliche Stellen auf dem Schulweg hinweisen und zur Verbreitung von Projektergebnissen aus den Schulen beitragen um den Forderungen der Schüler/innen an die Stadtverwaltung, an das Verkehrsamt oder an die Autofahrer Nachdruck zu verleihen.

Mit diesen Ansätzen wird die Schule ihre Schüler/innen dazu befähigen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Straßenverkehr „humaner“ und „kinderfreundlicher“ zu gestalten. Gleichzeitig werden mit diesen Ansätzen Verbesserungen der Verkehrssicherheit unserer Kinder erreicht.

## **Literatur**

ADAC: Bericht über das Symposium „Schulverkehrserziehung auf dem Weg in die Zukunft“ in Bonn, 1998. München, 2000

ADAC und SHELL: Schulweg-Detektive decken auf! Der Schülerwettbewerb für mehr Verkehrssicherheit, München, 1998.

Bundesverband der Unfallkassen (BUK): Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 2000. München, 2001 und Straßenverkehrsunfälle in der Schülerunfallversicherung 1998.

Basner, B. und Marées, H. de: Fahrrad und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. Gemeindeunfall-Versicherungsverband Westfalen-Lippe, Münster, 1993.

Borgert, O. und Henke, T.: Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. Gemeindeunfall-Versicherungsverband Westfalen-Lippe, Münster, 1997.

Büschges, G. und Wassilewski, W.: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2001.

Flade, A. und Limbourg, M.: Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt, 1997.

Günther, R. und Limbourg, M.: Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr“, 4, 13 -80, Köln, 1976.

Deetjen, G. : Verkehrspädagogik als Motivator für intelligente Mobilität, Zeitschrift für Verkehrserziehung, 1997, 47, 3, 27 - 30.

Kahlert, J.: Gefahren erkennen – Risiken abwägen – Selbständigkeit gewinnen. Sache-Wort-Zahl, 1998, 26, Juli, 4 – 11.

Kenneweg, W.: Kinderunfälle im Straßenverkehr. Deutscher Städtetag, 1997, 23, S. 610-615.

Kultusministerkonferenz: Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule vom 17.6.94, Bonn. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, 45, 1, 1995, S. 4-8.

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

Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr, Gemeindeunfall-Versicherungsverband Westfalen-Lippe, Münster, 1995.

Limbourg, M. : Ziele und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Vortrag bei der ADAC-Tagung “Schulverkehrserziehung auf den Weg in die Zukunft” in Bonn, November 1998. Tagungsbericht, ADAC, München, 2000, S. 38-58.

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

Limbourg, M. : Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule. Sache-Wort-Zahl, 2001, 38, Juni, 4-11.

Limbourg, M., Flade, A. und Schönharting, J.: Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen, 2000.

Limbourg, M. und Reiter, K.: „Wenn ich Verkehrsminister wäre...“, Zeitschrift für Verkehrserziehung, 1998, H. 2, S.34-35 und H. 3, S. 34.

Polizei-Fortbildungsinstitut Neuss: Verkehrsunfälle mit Skatern in Nordrhein-Westfalen. Neuss, 1998.

Sauter, D.: „...weil die Autos so flitzen.“ Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern. Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger, Zürich, 1997.

Schülerunfallversicherung (Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand, BUK): Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen, 1995 – 2000.

Spitta, P.: Kinder im Verkehr – Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe. Bericht der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, Hamburg, 1995.

Schimpfl, G.: Inline-Skating Unfälle bei Kindern. In Kuratorium für Verkehrssicherheit: Bericht über die Internationale Konferenz „Mobilität & Sicherheit“ in Wien , Oktober 1997.

Statistisches Bundesamt: Verkehr – Fachserie 8 Reihe 7, Spezialheft „Kinderverkehrsunfälle 2000“, Wiesbaden, 2001.

Stevens, A.: Projekte zur Schulwegsicherheit in der Grundschule. Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege, Hamburg, 1997.

Verkehrsclub Deutschland: Kinderverkehrsgutachten, Bonn 1996.

Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen: Kinderunfälle im Jahr 1994 in NRW, Düsseldorf, 1995.

Vormweg, K.: Verkehrsunfälle mit Kindern in Hamburg 1984-1987. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1989, 35, S. 138-145.

Warwitz, S.: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Schneider Verlag, Hohengehren, 1993.

Wittkowske, S.: Verkehrserziehung – Alibi oder Chance für die Grundschule?

Grundschulunterricht, 1997, 44, Heft 10, 3-5.

Zinnecker, J.: Straße als Lebensraum, In: Beck, M., Sergio, C., Köster-Goorkotte, I. (Hrsg.): Kinder in Deutschland – Realitäten und Perspektiven. Tübingen, DGVT-Verlag, 1997.