

Kinder in Gefahr

**Eine international vergleichende
Untersuchung über die Gefährdung
von Kindern im Straßenverkehr**

**Dr. Dieter Ellinghaus
Dipl.-Ing. Jürgen Steinbrecher**

Hannover/Köln 1996



	Seite
VORBEMERKUNG	7
1. ZIELSETZUNG DER UNTERSUCHUNG	9
2. VERKEHRSUNFÄLLE VON KINDERN	11
2.1 Unfallzahlen im europäischen Vergleich	11
2.2 Das Unfallgeschehen in fünf europäischen Ländern	16
2.2.1 Deutschland	16
2.2.2 Belgien	24
2.2.3 Frankreich	28
2.2.4 Italien	32
2.2.5 Spanien	37
2.3 Hintergründe der Unfallverwicklung von Kin- dern	40
3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE TEILNAHME VON KINDERN IM STRASSENVERKEHR IN FÜNF LÄNDERN	47
3.1 Regeln für Fahrzeugführer zum Schutz von Kindern	48
3.2 Regelungen zum Spielen auf der Straße	54
3.3 Kinder und Radfahren	59
3.4 Vorschriften zur Sicherung von Kindern in Fahrzeugen	62

	Seite
4. VERHALTENSBEOBSACHTUNGEN VON KINDERN IN FÜNF LÄNDERN	72
4.1 Kinder als Fußgänger	73
4.1.1 Präsenz und Verhalten von Kindern im Straßenraum	74
4.1.2 Kinder beim Überqueren der Straße	79
4.1.2.1 Verhalten an Lichtsignalanlagen	81
4.1.2.2 Verhalten an Stellen ohne Signalschutz	96
4.1.3 Das Verhalten erwachsener Begleitper- sonen	102
4.2 Kinder als Radfahrer	106
4.3 Kinder auf dem Schulweg	108
4.3.1 Beobachtungen in fünf Ländern	109
4.3.2 Der Schulweg in Deutschland	117
5. GEFAHREN FÜR KINDER AUS DER SICHT DER ELTERN	122
5.1 Die Sorge um die Kinder im Verkehr	122
5.2 Wie beurteilen die Eltern das Verhalten ihrer Kinder im Verkehr?	124
5.3 Wo sehen Eltern die Hauptgefahren für ihre Kinder im Straßenverkehr?	127
5.4 Wer ist aus der Sicht der Eltern verantwort- lich für die Sicherheit der Kinder?	130
6. DIE ÜBERSCHÄTZUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER KINDER	133
6.1 Diskrepanzen beim Abschätzen von Entfernungen	135
6.2 Diskrepanzen bei Geschwindigkeitsschätzungen	137

	Seite
6.3 Einschätzung der Fähigkeiten beim Queren der Straße	140
6.4 Einschätzung der Befähigung zum Radfahren	144
7. DIE UNZUREICHENDE REGELKENNTNIS DER ELTERN	148
7.1 Kenntnismängel zur Straßenbenutzung	149
7.2 Kenntnismängel zum Radfahren von Kindern	152
7.3 Kenntnismängel zur Mitnahme von Kindern im Auto	155
7.4 Zusammenfassender Überblick über unzureichende Regelkenntnisse	159
8. DAS LEIDIGE PROBLEM DER SICHERUNG IM AUTO	163
8.1 Einige Anmerkungen zum Nutzen von Kinder-rückhaltesystemen	163
8.2 Probleme der Eltern beim Sichern der Kinder	167
8.3 Beobachtungen zum Sicherungsverhalten in fünf Ländern	171
9. AKTIVITÄTEN DER ELTERN ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT	184
9.1 Sicherheitsaktivitäten der Eltern	184
9.2 Von den Eltern bevorzugte Maßnahmen	190

	Seite
10. ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN	195
10.1 Fünf Thesen zur Unfallverwicklung von Kindern	195
10.2 Sechs Thesen zu Verkehrsregeln und deren Beachtung	196
10.3 Drei Thesen zum Sichern von Kindern im Auto in Deutschland	198
10.4 Drei Thesen zu den Sorgen der Eltern	199
10.5 Sechs Thesen zu Fehleinschätzungen der Eltern	200
10.6 Fünf Thesen zu Defiziten in der Regelkenntnis der Eltern	201
10.7 Zwei Thesen zu Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aus der Sicht der Eltern	202
11. METHODEN	204
11.1 Beobachtungen und Zählungen	204
11.2 Repräsentativbefragung in Deutschland	205
12. LITERATUR	207
ANHANG	213

VORBEMERKUNG

Die folgende Untersuchung zur Verkehrssicherheit von Kindern in fünf europäischen Ländern stützt sich auf vielfältige Informationen und Daten, deren Verfügbarmachung nur durch die Mithilfe einer Reihe nationaler Behörden, Institutionen und Einzelpersonen möglich wurde. Allen, die durch die Bereitstellung von Informationen zum Gelingen der Arbeit beigetragen haben, gilt daher unser besonderer Dank.

In besonderer Weise möchten wir denjenigen danken, die uns Materialien über die rechtlichen Bedingungen und das Unfallgeschehen zur Verfügung gestellt haben. Dieser Dank richtet sich insbesondere an Frau Lucia Arca vom Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, Rom; an Herrn Olivier Noël, den Secrétaire Générale de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, Paris; an Herrn Marc Vansnick, Administrateur Délégué vom Institut Belge pour la Sécurité Routière, Brüssel, sowie an Herrn César Lozano vom Ministerio de Justicia e Interior, Dirección General de Tráfico, Madrid.

Bei der Beschaffung von Informationen über die Wirksamkeit von Kinderrückhaltesystemen half uns das Büro für KFZ-Technik des Verbands der Schadenversicherer in München. Hier gilt unser Dank dem Leiter des Büros, Herrn Dr. Langwieder sowie Herrn Hummel.

Bedanken möchten wir uns auch bei den vielen Eltern, die bereitwillig in Einzelgesprächen und im Rahmen einer bundesweiten Repräsentativerhebung Auskunft über ihre Erfahrungen und Verhaltensweisen hinsichtlich der Sicherheit von Kindern gegeben haben.

Schließlich gilt unser besonderer Dank der UNIROYAL, Hannover, deren finanzielle Unterstützung erst die Durchführung der Untersuchung ermöglicht hat.

1. ZIELSETZUNG DER UNTERSUCHUNG

Kinder gehören zu den besonders gefährdeten Personen im Straßenverkehr. Ihr Risiko, im Verkehr getötet zu werden, variiert in erheblichem Umfang von Land zu Land, es ist in Portugal fast sechsmal so hoch wie in Schweden.

Vor diesem Hintergrund unternimmt die vorliegende Untersuchung den Versuch, die Probleme, die sich mit der Verkehrsteilnahme von Kindern verbinden, sichtbar zu machen.

Anders als die Mehrzahl der in der Vergangenheit zur Verkehrssicherheit von Kindern vorgelegten Studien bezieht die nachfolgende Untersuchung in erheblichem Umfang die Eltern in die Betrachtung mit ein. Die Betonung dieses Aspekts erfolgt aufgrund der Tatsache, daß das Verhalten der Kinder im Verkehr in den ersten Lebensjahren weitestgehend durch die Eltern bestimmt ist und diese Fremdbestimmung über längere Zeit, zumindest partiell, bestehen bleibt, es sei hier nur an das Sicherheitsverhalten im Auto erinnert.

Zielsetzung der Untersuchung ist es dabei, zunächst auf der Grundlage eines europäischen Vergleichs die länderspezifischen Risiken von Kindern deutlich zu machen und auf der Basis einer vertieften Analyse das Unfallgeschehen in fünf europäischen Ländern sowie Unterschiedlichkeiten in den relevanten Verkehrsregeln und im Verhalten zu beschreiben.

Gerade der internationale Vergleich erweist sich dabei als ein Instrument, mit dessen Hilfe es gelingt, Schwachstellen in den einzelnen Ländern deutlich zu machen, wobei derartige Schwachstellen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen, in verkehrstechnischen Gestaltungen oder auch im Verhalten der Betroffenen liegen können.

Mängel im Umgang mit Verkehrssicherheitsproblemen seitens der Eltern spielen in diesem Zusammenhang eine große Rolle. Daher schenkt die vorliegende Untersuchung diesem Aspekt besondere Aufmerksamkeit. Ausgehend von den Ergebnissen einer Repräsentativbefragung beschreibt sie nicht nur die Kenntnisdefizite der Eltern im Umgang mit Sicherheitsproblemen der Kinder, sondern schildert auch deren Sicht von Gefahren und deren Einschätzung der kindlichen Leistungsfähigkeit.

Zielsetzung aller Bemühungen ist es, Anregungen für eine gezielte Ansprache der Öffentlichkeit und insbesondere der Eltern zu geben, um die Sicherheitssituation der Kinder im Straßenverkehr zu verbessern.

2. VERKEHRSUNFÄLLE VON KINDERN

Um die Bedeutung des Phänomens "Verkehrsunfälle von Kindern" abschätzen zu können, beschäftigt sich das folgende Kapitel mit den Unfallzahlen und Unfallursachen, wie sie den amtlichen Statistiken zu entnehmen sind.

Dabei gilt unser Interesse zunächst der Situation in der Europäischen Union. Anschließend betrachten wir das Unfallgeschehen in denjenigen Ländern, die wir in dieser Untersuchung einem vertieften Vergleich unterziehen wollen, also Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien und Spanien.

Ebenfalls auf der Basis amtlicher Unfallzahlen liefert Abschnitt 2.3 eine detaillierte Analyse der amtlicherseits ermittelten Unfallursachen. Wie bei allen statistischen Analysen verstellen die abstrakten Zahlen leicht den Blick auf das menschliche Leid, das sich hinter jedem einzelnen Unfall und Opfer verbirgt. Dies gilt es im Auge zu behalten, wenn im folgenden von Verletzten und Getöteten die Rede ist.

2.1 Unfallzahlen im europäischen Vergleich

Auf den Straßen der Europäischen Union kamen 1993 circa¹⁾ 45.500 Personen zu Tode, etwa 2.100 von ihnen waren Kinder im Alter bis zu 15 Jahren. Von den 1,65 Millionen Verletzten waren immerhin rund 148.600 Kinder unter 15 Jahren. Die Opferzahlen der einzelnen Länder zeigt Tabelle 1.

¹⁾ Ganz präzise sind die Zahlen nicht zu ermitteln, da für Italien und Portugal in der EG-Statistik nur die Zahlen für 1992 vorliegen und für Luxemburg gar keine Zahlen verfügbar sind.
Quelle: UNITED NATIONS, ECE-Genf, Statistics of road traffic accidents in Europe and North America, Genf 1995.

Tabelle 1: Getötete und verletzte Kinder unter 15 Jahren in der Europäischen Union 1993¹⁾

	Getötete Kinder		Verletzte Kinder	
	absolut	%Anteil an allen Getöteten	absolut	%Anteil an allen Verletzten
Belgien	63	3,8%	6.635	8,7%
Dänemark	32	5,7%	777	7,8%
Deutschland	445	4,5%	50.630	10,0%
Finnland	30	6,2%	778	10,0%
Frankreich	398	4,4%	16.873	8,9%
Großbritannien	270	7,1%	38.615	12,8%
Griechenland	61	3,3%	1.641	5,5%
Irland	37	8,6%	1.062	10,8%
Italien (92)	193	2,6%	10.810	4,5%
Luxemburg	-	Daten liegen nicht	vor	-
Niederlande	88	7,0%	1.121	9,7%
Österreich	53	4,1%	4.642	8,6%
Portugal (92)	127	5,4%	5.895	8,3%
Schweden	25	4,0%	1.518	7,7%
Spanien	276	4,3%	7.601	6,5%
	2.098		148.598	
1) <u>Quelle:</u> UNITED NATIONS - ECE Genf				

In Deutschland sind danach in absoluten Zahlen die meisten getöteten und verletzten Kinder zu beklagen. Auf die drei Länder Deutschland, Frankreich und Spanien allein entfallen über die Hälfte der bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder in der Union.

Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 1 zweierlei. Erstens zeigt sich, daß der Anteil der verletzten Kinder an der Gesamtzahl der Verletzten in allen Ländern deutlich höher ist als der Anteil der getöteten Kinder an allen Getöteten. Dies ist das Ergebnis der Tatsache, daß Kinder bei gleichen Unfallbedingungen physiologisch bedingt bessere Überlebenschancen haben als Ältere.

Zum zweiten zeigt die Tabelle, daß die Relation zwischen der Zahl der Verletzten und der Zahl der getöteten Kinder enorme Unterschiede von Land zu Land aufweist. Entfallen beispielsweise in Großbritannien auf 143 verletzte Kinder 1 getötetes Kind, liegt das entsprechende Verhältnis in Dänemark bei 24 zu 1 oder in Deutschland bei 114 zu 1.

Diese großen Unterschiede legen die Vermutung nahe, daß die Differenzen nicht allein das Ergebnis unterschiedlicher Unfallstrukturen sind, sondern daß die Kriterien der Erfassung, insbesondere die Erfassung der Verletzten Kinder, nicht in allen Ländern gleich sind.

Aus diesem Grunde sind daher insbesondere die Verletztenzahlen mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten. Auf dieses Problem statistischer Ungenauigkeiten werden wir im Verlaufe dieses Kapitels noch zu sprechen kommen.

Um nun die Sicherheitssituation der Kinder in den Mitgliedsstaaten der EU vergleichen zu können, reicht es nicht, die absoluten Opferzahlen zu kennen. Hierzu bedarf es vielmehr des Bezugs auf die Zahl der Kinder im jeweiligen Land. Die beiden folgenden Übersichten (Tabelle 2 und 3) zeigen daher die Zahl der Verunglückten und getöteten Kinder, bezogen auf 100.000 (Tab. 2) bzw. 1 Million (Tab. 3) Einwohner dieser Altersgruppe.

Beide Tabellen enthalten die aktuellsten verfügbaren Zahlen, das bedeutet für die meisten Länder aus dem Jahr 1994.

Tabelle 2: 1994 verunglückte Kinder unter 15 Jahren je 100.000 dieser Altersgruppe¹⁾

Dänemark	88
Griechenland ²⁾	91
Schweden	105
Spanien	113
Italien	124
Irland	130
Frankreich	147
Portugal ²⁾	301
Österreich	325
Belgien	354
Großbritannien	374
Deutschland	388

0 50 100 150 200 250 300 350 400

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr

2) 1993

In der Tabelle spiegelt sich wider, daß die Zahl der verunglückten Kinder zum einen von den Maßnahmen, die zum Schutze der Kinder ergriffen werden, aber auch von den verkehrlichen Rahmenbedingungen abhängt. Besonders deutlich wird dies, wenn man westeuropäische Staaten mit denen Mittel- und Osteuropas vergleicht. Die geringste Zahl an Unfallopfern im Kindesalter verzeichnen Rumänien, Weißrussland und die Ukraine. Dies zeigt, daß in Ländern, in denen der motorisierte Straßenverkehr noch nicht westliche Maßstäbe erreicht hat, die Opferzahlen unter den Kindern deutlich niedriger liegen als in hochmotorisierten Ländern. Insoweit bestätigt sich die These, daß der motorisierte Straßenverkehr vom Prinzip her eine Gefährdung der Kinder bedeutet.

Die Frage, warum die Situation in Deutschland besonders negativ ist, werden wir im Verlaufe der Untersuchung zu beantworten versuchen. Den Verzicht auf die Länder Finnland und Niederlande in Tabelle 2 gebietet die Tatsache, daß in den beiden genannten Ländern ausschließlich Fälle mit gravierenden Verletzungen re-

gistriert werden. Auf der Basis dieser Voraussetzung liegt die Zahl der verunglückten Kinder pro 100.000 Personen dieser Altersgruppe für das Jahr 1993 in Finnland bei 83 und in den Niederlanden bei 44. Für Luxemburg fehlen entsprechende Zahlen.

Ein deutlicheres Bild der Unterschiede in der Gefährdung liefert Tabelle 3, in der die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Kinder, bezogen auf 1 Mio. Einwohner dieser Altersgruppe, ausgewiesen werden.

Tabelle 3: 1994 getötete Kinder unter 15 Jahren, bezogen auf 1 Mio. Einwohner dieser Altersgruppe.¹⁾

1. Schweden	21
2. Großbritannien	24
3. Italien	26
4. Dänemark	27
5. Irland	29
6. Finnland ²⁾	31
7. Deutschland	32
8. Niederlande	33
9. Spanien	35
10. Griechenland ²⁾	36
11. Belgien	37
12. Österreich	38
13. Frankreich	39
14. Portugal ²⁾	81

20 40 60 80 100

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr

2) 1993

Hier zeigt sich, daß die Opferzahl zwischen einzelnen Ländern in Europa extrem unterschiedlich ist: In Portugal ist sie fast viermal so hoch wie in Schweden. Für acht Mitgliedsstaaten der EU liegt die Zahl der getöteten Kinder zwischen 31 und 39, bezogen auf 1 Million Kinder.

Die Frage, warum Italien in diesem Zusammenhang besser abschneidet als die meisten anderen Länder, wird uns im Verlaufe der Untersuchung noch mehrfach beschäftigen.

2.2 Das Unfallgeschehen in fünf europäischen Ländern

Im folgenden beschäftigen wir uns mit dem Unfallgeschehen der Kinder im Straßenverkehr in fünf Ländern der EU und zwar in Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien und Spanien. Wie eingangs bereits gezeigt wurde, ist das Unfallrisiko der Kinder in den fünf genannten Staaten recht unterschiedlich, insbesondere Italien hebt sich positiv von den übrigen Ländern ab. Eine der zentralen Fragen dieses Abschnitts lautet demgemäß, ob sich auch die Struktur des Unfallgeschehens in Italien von der der anderen Länder unterscheidet. Die folgende Analyse stützt sich dabei weitestgehend auf Zahlen amtlicher Unfallstatistiken.

Wenn wir an dieser Stelle von Unfallstrukturdaten sprechen, so beziehen sich die Strukturmerkmale zum einen auf die Opfer, also beispielsweise deren Alter und Geschlecht und zum anderen auf die Art der Verkehrsbeteiligung. Eine ausführlichere Würdigung der Unfallursachen und -hintergründe erfolgt dann in Abschnitt 2.3.

2.2.1 Deutschland

In Deutschland gab es 1994 über 13 Millionen Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren. 51.635 dieser Kinder kamen 1994 bei einem Verkehrsunfall zu Schaden, 37.823 wurden dabei leicht verletzt, 13.381 schwer verletzt und 431 Kinder starben an den Unfallfolgen¹⁾. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der verunglückten Kinder um 1,1%, wobei der Zuwachs ausschließlich den Bereich der Leichtverletzten betrifft (+1,6%). Die Zahlen der schwerverletzten (./ 0,3%) und getöteten (./ 3,1%) Kinder waren dagegen rückläufig.

Auf der Grundlage der Annahme, daß die für 1994 ermittelte Unfallquote konstant wäre, errechnet sich, daß 5 von 100 Kindern im Verlaufe ihrer Kindheit einen Verkehrsunfall erleiden, bei dem sie verletzt werden.

Ein Rückblick auf den Zeitraum 1985 - 1994 zeigt, daß die Zahl der verunglückten Kinder, bezogen auf deren Gesamtzahl in der Bevölkerung, ein Auf und Ab erlebt hat. Zählte man 1985 rund 386 Verunglückte auf 100.000 Kinder, so stieg deren Zahl bis 1992 auf über 400 Verunglückte, 1994 lag sie wieder bei 388. Ein nachhaltiger Trend zur Verbesserung der Situation ist insofern nicht zu erkennen.

Verringert hat sich allerdings das Risiko für Kinder, bei einem Unfall getötet zu werden. Die folgende Tabelle weist die Zahl der bei Unfällen getöteten Kinder und das Sterberisiko ab 1985 aus. Hierbei ist zu bedenken, daß 1980 die absolute Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Kindern noch bei 1.159 gelegen hatte, also fast doppelt so hoch war wie in 1985.

¹⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 1994, Wiesbaden 1995.

Tabelle 4: Entwicklung der Getötetenzahlen und des Risikos, bei einem Unfall getötet zu werden von 1985-1994/Deutschland¹⁾

Jahr	Getötete Kinder - absolut -	Getötete Kinder bezogen auf die Zahl der Kinder (in 100.000)
1985	589	4,69
1986	573	4,65
1987	487	3,99
1988	472	3,88
1989	504	4,08
1990	554	4,38
1991	511	3,95
1992	474	3,62
1993	445	3,36
1994	431	3,23

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, a.a.O. S. 7

Die Tabelle verdeutlicht, daß ein langfristiger Trend zur Verringerung der Getötetenrate existiert, der nur durch die Umbrüche im Vollzug der deutschen Einheit 1989 und 1990 vorübergehend unterbrochen wurde. Dieser Trend hat sich im übrigen auch 1995 fortgesetzt. 1995 starben 418 Kinder auf deutschen Straßen. Dies ist der niedrigste Wert seit Einführung der Statistik 1953. Die Zahl der verunglückten Kinder belief sich auf 51.444 und nahm nur um 0,4% gegenüber 1994 ab. Insoweit sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Verunglücktenzahlen keinen Anlaß zur Entwarnung geben.

Nach diesen generellen Zahlen zur Unfallentwicklung stellt sich die Frage, welche Kindergruppen insbesondere vom Unfallgeschehen betroffen sind und wie sich die Unfälle auf die verschiedenen Altersklassen und auf Jungen und Mädchen verteilen. Daß die geschlechtsspezifische Unfallentwicklung dabei eng mit dem Rollenverhalten und der Verkehrsteilnahme verknüpft ist, werden die folgenden Ausführungen zeigen.

Betrachtet man zunächst die beiden Aspekte Alter und Geschlecht unabhängig voneinander, ist folgendes festzuhalten: Mit zunehmendem Alter steigt das Unfallrisiko. Wie die folgende Tabelle zeigt, entfallen fast die Hälfte aller Unfälle (46%) auf die Altersklasse der 10 bis 14jährigen. Aus Vergleichsgründen mit den übrigen Ländern greifen wir dabei in den folgenden Tabellen für die Bundesrepublik Deutschland auf Zahlen des Jahres 1994 zurück.

Tabelle 5: Verunglückte Kinder nach Alter und Geschlecht/ Deutschland 1994¹⁾

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	6.620	22%	5.076	23%	11.696	23%
6 bis unter 10 Jahre	9.823	33%	6.522	30%	16.345	32%
10 bis 14 Jahre	13.478	45%	10.030	46%	23.508	45%
	29.921 (58%)	100%	21.628 (42%)	100%	51.549 (100%)	100%

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, a.a.O., S. 10

Die Gesamtzahl der in Tabelle 5 ausgewiesenen Opfer weicht geringfügig von der eingangs genannten Zahl der verunglückten Kinder von 51.635 ab. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß für 86 verunglückte Kinder die Angabe zum Geschlecht nicht registriert wurde.

Bezieht man die Zahl der verunglückten Kinder pro Altersklasse auf die Gesamtzahl der Kinder der jeweiligen Altersklasse, wird der altersabhängige Risikoanstieg ebenfalls deutlich. Die Zahlen sehen pro Altersgruppe wie folgt aus:

Unter 6 Jahre: 3,06 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 6 bis unter 10 Jahre: 4,56 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 10 bis 14 Jahre: 5,28 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.

Die Jungen verunglücken deutlich häufiger als Mädchen, sowohl bei der Zahl der verunglückten Kinder wie der der getöteten Kinder liegt das Verhältnis Jungen/Mädchen bei 58 zu 42, d.h. 58% aller Opfer sind männlichen, 42% weiblichen Geschlechts.

Tabelle 6: Getötete Kinder nach Alter und Geschlecht/
Deutschland 1994¹⁾

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	68	27%	62	34%	130	30%
6 bis unter 10 Jahre	65	26%	51	28%	116	27%
10 bis 14 Jahre	117	47%	67	37%	184	43%
	250	100%	180	100%	430	100%
	(58%)		(42%)		(100%)	
1) <u>Quelle:</u> Statistisches Bundesamt, a.a.O., S. 10						

Die meisten Opfer sind danach unter den Jungen im Alter von 10-15 Jahren zu verzeichnen, sie stellen über ein Viertel aller verletzten und getöteten Kinder.

Betrachtet man die Altersjahrgänge der Opfer im einzelnen, zeigt sich für Jungen und Mädchen, daß das Risiko von 0 bis zum Alter von 7 Jahren kontinuierlich ansteigt und im siebten Lebensjahr einen ersten Kulminationspunkt hat. Das Risiko verringert sich geringfügig bis zum 10. Lebensjahr, um danach wieder deutlich anzusteigen. Dieser Verlauf spiegelt die Umbrüche wider, die mit der Einschulung und den hieraus resultierenden Veränderungen verbunden sind.

Einen entscheidenden Einfluß auf die Unfallentwicklung hat dabei das Rollenverhalten, das Jungen zu aktiverem und wagemutigerem Agieren veranlaßt. Diese Tatsache schlägt sich nicht zuletzt darin nieder, bei welcher Art der Verkehrsteilnahme Kinder verunglücken. Tabelle 7 zeigt dies für die verunglückten und Tabelle 8 für die getöteten Kinder.

Tabelle 7: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Geschlecht/Deutschland 1994¹⁾

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es verunglückten als...						
...Fußgänger	8.969	30%	6.329	29%	15.298	30%
...Radfahrer	12.092	40%	5.645	26%	17.737	34%
...PKW-Mitfahrer	7.261	24%	8.805	41%	16.066	31%
...Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	427	2%	239	1%	666	2%
...sonstige	1.172	4%	610	3%	1.782	3%
	29.921	100%	21.628	100%	51.549	100%
1) <u>Quelle:</u> Statistisches Bundesamt, a.a.O. S. 10-11						

Tabelle 8: Getötete Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Geschlecht/Deutschland 1994¹⁾

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es wurden getötet als...						
...Fußgänger	78	31%	59	33%	137	32%
...Radfahrer	71	28%	34	19%	105	24%
...PKW-Mitfahrer	83	33%	81	45%	164	38%
...Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	7	3%	1	0%	8	2%
...sonstige	11	4%	5	3%	16	4%
	250	100%	180	100%	430	100%
1) <u>Quelle:</u> Statistisches Bundesamt, a.a.O. S. 10						

Die erste Erkenntnis aus Tabelle 7 besteht darin, daß Kinder nach den Daten der amtlichen Statistik nahezu gleich häufig als Radfahrer (34%), PKW-Mitfahrer (31%) und Fußgänger (30%) verunglücken. Aufgrund unterschiedlicher Dunkelziffern dürfte allerdings der Anteil der verunglückten Fußgänger und vor allem der Radfahrer deutlich höher sein.

Bei den Getötetenzahlen, die in dieser Hinsicht eine wesentlich höhere Verlässlichkeit aufweisen, zeigt sich, daß mehr als ein

Drittel (38%) der getöteten Kinder als Autoinsassen starben. Aus diesem Grunde widmen wir uns im Rahmen dieser Untersuchung intensiv den Fragen der Sicherung von Kindern im Auto.

Des weiteren zeigen die Tabellen 7 und 8, daß Jungen häufiger als Radfahrer zu Schaden kommen, Mädchen dagegen besonders häufig zu Opfern im PKW werden. In welcher Verkehrsteilnehmerrolle Kinder verunglücken, hängt entwicklungsbedingt auch vom jeweiligen Alter der Kinder ab.

Hier ergibt sich für die verschiedenen Altersgruppen für 1994 folgendes Bild:

- Kinder unter 6 Jahren verunglückten und starben überwiegend im PKW und als Fußgänger. Das Fahrrad spielt noch keine wesentliche Rolle.
- Kinder im Alter zwischen 6 bis zu 10 Jahren verunglückten zu 40% als Fußgänger, zu 30% als Insasse im PKW und zu 28% als Fahrradbenutzer. Sie kamen zu Tode im PKW (33%) und als Fußgänger (33%) und mit dem Fahrrad (28%).
- Kinder im Alter von über 10 Jahren verunglückten überwiegend als Fahrradbenutzer (51%), als PKW-Insassen (25%) und als Fußgänger (19%). 36% der Getöteten dieser Altersgruppe starben als Radfahrer, 34% als Insassen im Auto und 22% als Fußgänger.

In diesem Zusammenhang hat die von LIMBOURG (1994) für 1992 beschriebene Tatsache, daß im Osten Deutschlands die meisten Kinder in der Rolle als Fußgänger verunglückten, auch im Jahre 1994 noch Gültigkeit. Gleiches gilt für die Tatsache, daß im Westen die größte Zahl der Opfer von Radfahrern gestellt wird. 1994 lag der Anteil der verunglückten Fahrradbenutzer im Westen bei 36% und in den neuen Ländern bei 31% aller verunglückten

Kinder. Gleich hoch war in beiden Landesteilen der Anteil der verunglückten PKW-Mitfahrer mit 32%.

Die Dominanz des Fahrrads als Quelle kindlicher Unfallentwicklung gilt seit 1983, vor diesem Zeitpunkt dominierten eindeutig für Kinder Unfallverwicklungen als Fußgänger.

Bei allen Zahlen ist allerdings zu beachten, daß gerade die Unfallsituation der Kinder in der amtlichen Statistik nur unzureichend wiedergegeben wird. Nach einer Untersuchung von HAUTZINGER u.a. (1994) erscheinen nur 21% aller verletzten Schülerinnen und Schüler in der amtlichen Unfallstatistik. Die Dunkelziffer liegt danach bei fast 80%. "Dies bedeutet, daß die tatsächliche Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Kinder und Jugendlichen nahezu das 5fache der in der amtlichen Statistik angegebenen Verunglücktenzahl beträgt." (HAUTZINGER u.a. 1994, S. 62). Die Genauigkeit der Erfassung hängt dabei von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie etwa der Verletzungsschwere, der Art der Verkehrsbeteiligung und der Art der Kollision. Hierbei gilt, daß mit steigender Verletzungsschwere die Erfassungswahrscheinlichkeit steigt. Es gilt ferner, daß Radfahrunfälle, insbesondere von Kindern, höhere Dunkelziffern aufweisen als Unfälle anderer Verkehrsteilnehmergruppen, und daß Alleinunfälle seltener registriert werden als Kollisionen zwischen zwei oder mehr Beteiligten. Als Schlußfolgerung ist festzuhalten, daß somit die oben beschriebenen amtlichen Unfalldaten nur "die Spitze eines Eisbergs" repräsentieren, der in Wirklichkeit weitaus größer und bedeutsamer ist.

Dies gilt es zu beachten, wenn wir im folgenden die Unfallopfer in einigen europäischen Nachbarländern betrachten, wobei keineswegs davon auszugehen ist, daß dort die Dunkelziffern identische Dimensionen wie die in Deutschland aufweisen. Da die Getötetenzahlen in diesem Zusammenhang eine höhere Verlässlichkeit aufweisen als die der Unfälle oder Verletzten, werden wir bei

der Betrachtung der übrigen Länder den Getötetenzahlen besondere Aussagekraft zumessen.

2.2.2 Belgien

Unter den 10.100.631 Einwohnern Belgiens¹⁾ befanden sich am 1.1.1994 1.830.804 Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren. Die Verteilung der Bevölkerung auf die drei Landesteile Flandern, Wallonien und Brüssel war dabei wie folgt:

Tabelle 9: Bevölkerung Belgiens 1994

	Gesamtbevölkerung	davon Kinder zwischen 0-14	% Anteil Kinder
Flandern	5.847.022	1.043.095	17,8%
Wallonien	3.304.539	621.206	18,8%
Brüssel	949.070	166.844	17,5%
	10.100.631	1.830.804	18,1%

Bei Verkehrsunfällen kamen im Jahr 1994 insgesamt 6.487 Kinder zu Schaden: 5.364 wurden leicht verletzt, 1.056 wurden schwer verletzt und 67 Kinder kamen im Straßenverkehr zu Tode.

Die Opferverteilung auf die drei Landesteile sieht dabei wie folgt aus:

Tabelle 10: Kinder als Unfallopfer nach Landesteilen/Belgien 1994

	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Gesamt
Flandern	44	616	3.369	4.029
Wallonien	22	419	1.684	2.125
Brüssel	1	21	311	333
	67	1.056	5.364	6.487

¹⁾ Alle in diesem Abschnitt referierten Zahlen wurden uns freundlicherweise vom "Belgisch Instituut voor De Verkeersveiligheid", Brüssel zur Verfügung gestellt.

Bezieht man die Zahl der verunglückten Kinder auf die Zahl der Kinder in den Landesteilen, zeigt sich, daß in Flandern 3,86 von 1.000 Kindern, in Wallonien 3,42 Kinder von 1.000 Kindern, in Brüssel aber nur 1,86 Kinder von 1.000 verunglückt sind. Dies mag als Hinweis dafür dienen, daß die vermeintlich als gefährlich wahrgenommene Großstadt de facto weniger Risiken für die Kinder bietet als das Leben in ländlicheren Regionen. Dieses Ergebnis muß allerdings nicht bedeuten, daß die Verkehrsgesfahren für Kinder in der Hauptstadt geringer sind. Möglicherweise reduziert sich das Risiko der Kinder vornehmlich durch andere Lebensgewohnheiten und Verhaltensmuster, die die Gefahrenexposition positiv beeinflussen.

Die Verteilung der Unfallopfer nach Geschlecht zeigt, daß auch in Belgien Jungen dem Verkehr häufiger zum Opfer fallen als Mädchen. Zudem wird deutlich, daß Jungen im Schnitt die schwereren Unfälle erleiden: Bei den Getöteten und Schwerverletzten sind sie deutlich stärker überrepräsentiert als bei den Leichtverletzten.

Tabelle 11: Unfallopfer nach Geschlecht/Belgien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Jungen	42	63%	636	60%	2.877	54%
Mädchen	25	37%	416	40%	2.486	46%
	67	100%	1.052 ^{x)}	100%	5.363 ^{x)}	100%
x) Für 4 Schwerverletzte und einen Leichtverletzten enthält die belgische Statistik keine Angaben zum Geschlecht						

Die Verteilung der Unfallopfer nach Altersklassen ergibt folgendes Bild:

Tabelle 12: Unfallopfer nach Altersklassen/Belgien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	18	27%	252	24%	1.444	27%
6 bis unter 10 Jahre	24	36%	284	27%	1.405	26%
10 bis 14 Jahre	25	37%	520	49%	2.515	47%
	67	100%	1.056	100%	5.364	100%

Um einen tatsächlichen Vergleich des Risikos der verschiedenen Altersgruppen vornehmen zu können, beziehen wir im folgenden die Opferzahlen auf den Umfang der jeweiligen Altersgruppe. Das Ergebnis sieht für Belgien wie folgt aus:

Unter 6 Jahren : 2,31 Opfer pro 1.000 Kinder
dieser Altersklasse.

6 bis unter 10 Jahre: 3,62 Opfer pro 1.000 Kinder
dieser Altersklasse.

10 bis 14 Jahre: 4,98 Opfer pro 1.000 Kinder
dieser Altersklasse.

Die Zahlen verdeutlichen, daß auch in Belgien die Unfallverwicklung der Kinder mit dem Alter ansteigt.

Betrachten wir ausschließlich die Kinder, die bei Unfällen zu Tode gekommen sind, wird deutlich, daß Jungen in vergleichsweise jüngerem Alter dem Verkehr zum Opfer fallen als Mädchen.

Tabelle 13: Getötete Kinder nach Alter und Geschlecht/Belgien 1994

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	12	29%	6	24%	18	27%
6 bis unter 10 Jahre	16	38%	8	32%	24	36%
10 bis 14 Jahre	14	33%	11	44%	25	37%
	42	100%	25	100%	67	100%

Die Opferverteilung nach Geschlecht ist dabei in Flandern und Wallonien relativ ähnlich. Hinsichtlich des Alters der Unfall-opfer ist festzuhalten, daß die Opfer in Wallonien im Schnitt etwas jünger sind als in Flandern.

Werfen wir auch hier einen Blick auf die Art der Verkehrsteilnahme, bei der die Kinder verunglücken, so zeigt sich, daß knapp die Hälfte (48%) der Kinder als Passagiere im Auto zu Schaden kommen. Zudem wird deutlich, daß mehr Kinder beim Rad-fahren verunglücken als als Fußgänger.

Tabelle 14: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/Belgien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es verunglückten als...								
..Fußgänger	21	31%	319	30%	905	17%	1.245	19%
..Radfahrer	20	30%	320	30%	1.456	27%	1.796	28%
..PKW-Insassen	23	34%	355	34%	2.710	50%	3.088	48%
..Fahrer/Mitfahrer mot. Zweiräder	2	3%	37	4%	125	2%	164	2%
..sonstige	1	2%	25	2%	168	3%	194	3%
	67	100%	1.056	100%	5.364	100%	6.487	100%

Auffällig ist in diesem Zusammenhang, daß in Wallonien der Anteil der Kinder, die als Autoinsassen zu Schaden kamen, deutlich höher ist als in Flandern oder gar in Brüssel. Die Anteile liegen für

- ...Wallonien bei 56%
- ...Flandern bei 44%
- ...Brüssel bei 33%.

Der enge Bezug zwischen dem Alter und der Verkehrsteilnehmerrolle, in der die Kinder verunglücken, wird in der folgenden Tabelle deutlich. Hier zeigt sich, daß insbesondere Kleinkinder

als Fahrzeuginsassen zu Schaden kommen und daß das Risiko, als Radfahrer zu Tode zu kommen, mit wachsendem Alter dramatisch ansteigt. Hier spiegeln sich die Veränderungen im Mobilitätsverhalten und in der Verkehrsmittelwahl wider.

Tabelle 15: Getötete Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/
Belgien 1994

	0 bis unter 6		Alter 6 bis unter 10		10 bis 14 Jahre	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es verunglücken als..						
..Fußgänger	5	28%	12	50%	4	16%
..Radfahrer	1	5%	5	21%	14	56%
..PKW-Insassen	12	67%	7	29%	4	16%
..Fahrer/Mitfahrer mot. Zweiräder	-	-	-	-	2	8%
..sonstige	-	-	-	-	1	4%
	18	100%	24	100%	25	100%

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist festzuhalten, daß auch in Belgien Jungen weitaus stärker in Verkehrsunfälle verwickelt sind als Mädchen. Zudem wird sichtbar, daß die Unfallgefährdung mit dem Lebensalter wächst, wobei Kinder der jüngsten Altersgruppe vor allem als Fahrzeuginsassen zu Schaden kommen. Im höheren Kindesalter spielt das Fahrrad dann zunehmend eine wichtige Rolle für die Unfallgefährdung der Kinder. Strukturelle Unterschiede zwischen den Landesteilen sind dabei feststellbar, sie ändern aber nichts an den grundlegenden Gefährdungsstrukturen.

2.2.3 Frankreich

Zum 1.1.1994 zählte die französische Bevölkerung 57,8 Millionen, 11,4 Millionen waren Kinder im Alter zwischen 0 und 14

Jahren¹⁾. Bei Verkehrsunfällen wurden von diesen Kindern laut amtlicher Statistik 13.183 leicht verletzt, 3.193 schwer verletzt und 406 Kinder kamen auf den Straßen zu Tode. Leider sind diese Zahlen nicht unmittelbar mit den deutschen oder denen der anderen untersuchten Länder vergleichbar, da hinsichtlich der Zählung einige Besonderheiten zu beachten sind. So gilt in Frankreich als Verkehrstoter, wer innerhalb von 6 Tagen an den Unfallfolgen stirbt. In Deutschland dagegen gilt die international empfohlene Zählweise von 30 Tagen. Um die Opferzahlen vergleichen zu können, müssen die französischen Getötetenzahlen daher mit dem Faktor 1,09 multipliziert werden. Auch die Verletztenzahlen sind nur sehr bedingt mit denen anderer Länder vergleichbar. Gilt in Deutschland jedes Unfallopfer, das länger als 24 Stunden stationär im Krankenhaus behandelt wird, als schwerverletzt, bedarf es in Frankreich schon eines Krankenhausaufenthalts von mindestens 6 Tagen, um als Schwerverletzter registriert zu werden. Als leichtverletzt werden in Frankreich solche Unfallopfer erfaßt, die in ein Krankenhaus eingeliefert wurden und bei denen der Krankenhausaufenthalt 6 Tage nicht übersteigt. Ganz anders in Deutschland, wo alle Verletzten als leicht verletzt registriert werden, unabhängig davon, ob sie ins Krankenhaus gekommen sind oder nicht. Statistisch betrachtet muß daher bei gleicher Unfallstruktur die Zahl der Verletzten in Frankreich wesentlich geringer sein als beispielsweise in Deutschland. Um jedoch Verwirrungen, insbesondere für französische Leser, zu vermeiden, referieren wir in diesem Abschnitt die unkorrigierten Originalzahlen der französischen Statistik.

Betrachten wir auch hier zunächst die Opferverteilung nach Alter und Geschlecht. Tabelle 16 zeigt, daß auch in Frankreich die älteren Kinder (10-14 Jahre) fast die Hälfte (47%) der Verunglückten stellen. Gleichzeitig wird deutlich, daß Jungen in allen Altersklassen häufiger zu Unfallopfern werden als Mäd-

¹⁾ Alle Zahlen dieses Abschnitts wurden uns freundlicherweise vom Secrétaire Général de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière zur Verfügung gestellt.

chen. Die letzte Zeile der Tabellen 16 und 17 zeigt die Opferverteilung nach Geschlecht, sie liegt bei etwa 3 zu 2 zu Ungunsten der Jungen.

Tabelle 16: Verunglückte Kinder nach Alter und Geschlecht/
Frankreich 1994

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	2.140	21%	1.577	23%	3.717	22%
6 bis unter 10 Jahre	3.166	32%	2.002	30%	5.168	31%
10 bis 14 Jahre	4.681	47%	3.216	47%	7.897	47%
	9.987	100%	6.795	100%	16.782	100%
	60%		40%		100%	

Die Verteilung der Opfer auf die verschiedenen Altersklassen und das Geschlecht ist dabei der der deutschen sehr ähnlich. Unterschiede werden jedoch deutlich, wenn man ausschließlich die getöteten Opfer betrachtet.

Tabelle 17: Getötete Kinder nach Alter und Geschlecht/
Frankreich 1994

	Jungen		Mädchen		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	69	29%	47	28%	116	28%
6 bis unter 10 Jahre	72	31%	45	26%	117	29%
10 bis 14 Jahre	95	40%	78	46%	173	43%
	236	100%	170	100%	406	100%
	58%		42%		100%	

In Frankreich finden sich mehr getötete Kinder der höheren Altersklasse von 10-14 Jahre als in Deutschland.

Betrachtet man die Opferverteilung differenziert für alle Lebensjahre von 0 bis 14 Jahre, zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg der Opfer bis zum 8. Lebensjahr. Ein erneuter Anstieg setzt dann im Alter von 12 Jahren ein. Die höchste Opferrate -

dies gilt sowohl hinsichtlich der getöteten wie der verletzten Kinder - ergibt sich für die 14jährigen. Dieser Anstieg setzt sich noch über das 14. Lebensjahr fort bis zum 22. Lebensjahr.

Auf den Ausweis der Opferzahlen pro 1.000 Personen der jeweiligen Altersklasse haben wir an dieser Stelle bewußt verzichtet, da sich durch die französische Definition der Verletzten und Toten ein unangemessenes, positiv überzeichnetes Bild im Vergleich zu Ländern wie Deutschland oder Belgien ergeben würde.

Vergleichbar ist dagegen die Verteilung der Opfer in Abhängigkeit von der Art der Verkehrsteilnahme. Wie die folgende Tabelle 18 zeigt, ist der relative Anteil von 40% der Kinder, die in Frankreich als Mitfahrer im Auto verunglücken, wesentlich größer als in Deutschland. Dort liegt der entsprechende Wert bei 31%.

Tabelle 18: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/Frankreich 1994

	Getötete		Schwerver-		Leicht Ver-		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Fußgänger	103	25%	1.395	44%	4.857	37%	6.355	38%
Radfahrer	65	16%	517	16%	1.300	10%	1.882	11%
PKW-Insassen	196	48%	915	29%	5.683	43%	6.794	40%
Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	29	7%	325	10%	939	7%	1.293	8%
anderes	13	3%	41	1%	404	3%	458	3%
	403	100%	3.193	100%	13.183	100%	16.782	100%

Fast die Hälfte aller bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder sind in Frankreich 1994 im Auto ums Leben gekommen, dies ist sicherlich nicht zuletzt das Ergebnis eines laschen Umgangs mit den Sicherungspflichten für Kinder im Auto. Hierauf werden wir im Rahmen der Diskussion der Beobachtungsdaten noch näher eingehen. Ein Blick auf Tabelle 19 zeigt, daß insbesondere die

Jüngsten überdurchschnittlich häufig im Auto zu Tode kommen: 67% der im Verkehr getöteten Kinder bis zu 6 Jahren starben im Auto. Für die 6-10jährigen liegt der Anteil bei 46% und verringert sich bei den 10-14jährigen auf 37%.

Tabelle 19: Getötete Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung/Frankreich 1994

	0 - unter 6		Alter		10 - 14 Jahre	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es starben als..						
..Fußgänger	32	28%	38	32%	33	19%
..Radfahrer	2	2%	21	18%	42	24%
..PKW-Insassen	78	67%	54	46%	64	37%
..Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	1	1%	1	1%	27	16%
..sonstige	3	2%	3	3%	7	4%
	116	100%	117	100%	173	100%

Gleichzeitig spiegelt Tabelle 19 die vom Lebensalter und der Entwicklung abhängigen Risiken für die verschiedenen Verkehrsmittel wider. Das Fahrrad als Gefährdung spielt bereits in der Altersklasse 6-10 Jahre eine wichtige Rolle. Ab dem 14. Lebensjahr wird nahezu schlagartig das Risiko, das von Mofa und Mofa-ähnlichen Fahrzeugen ausgeht, wirksam. Gab es unter den 13jährigen 1 getöteten und 108 verletzte Mofafahrer, explodiert deren Zahl bei den 14jährigen auf 21 Getötete und 905 Verletzte.

Die Unfallzahlen spiegeln insoweit immer die strukturellen Rahmenbedingungen wider. Dies ist ein weiterer Faktor, den es bei länderübergreifenden Vergleichen zu beachten gilt.

2.2.4 Italien

Anfang 1994 zählte Italien rund 57 Millionen Einwohner. Circa 9 Millionen waren Kinder im Alter bis zu 14 Jahren. Von diesen Kindern wurden 1994 bei Verkehrsunfällen 208 getötet und 10.543

verletzt. Da die italienische Unfallstatistik nicht zwischen Schwer- und Leichtverletzten unterscheidet, ist ein direkter Vergleich mit den anderen untersuchten Ländern nur eingeschränkt möglich.

Hinsichtlich der Getötetenzahlen, die wir im folgenden referieren, ist zu beachten, daß in Italien solche Personen als Verkehrstote gezählt werden, die innerhalb von 7 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen versterben. Um also die Getötetenzahlen mit denen Deutschlands oder Belgiens zu vergleichen, sind die italienischen Zahlen mit dem Faktor 1,07 zu multiplizieren. Die Kategorie der "Verletzten" umfaßt alle Schweregrade, wobei über die Einbeziehung einer Person als "verletzt" der den Unfall aufnehmende Polizist entscheidet.

Betrachten wir zunächst, wie sich die Unfallopfer nach Alter und Geschlecht verteilen, so zeigt sich auch in Italien, daß Jungen stärker vom Unfallgeschehen betroffen sind als Mädchen.

Tabelle 20: Unfallopfer nach Geschlecht/Italien 1994¹⁾

	Getötete		Verletzte	
	abs.	%	abs.	%
Jungen	127	61%	6.150	58%
Mädchen	81	39%	4.393	42%
	208	100%	10.543	100%

Bei einem Blick auf die Unfallbeteiligung der verschiedenen Altersklassen wird deutlich, daß insbesondere die Kinder der Altersklasse 10-14 Jahre in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Über 55% aller Unfälle von Kindern bis zu 14 Jahren entfallen auf diese Altersklasse 10-14 Jahre.

¹⁾ Alle in diesem Abschnitt referierten Zahlen wurden uns freundlicherweise vom Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, Rom zur Verfügung gestellt.

Tabelle 21: Unfallopfer nach Altersklassen/Italien 1994

	Getötete		Verletzte	
	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	54	26%	2.297	22%
6 bis unter 10 Jahre	53	25%	2.391	23%
10 bis 14 Jahre	101	49%	5.855	55%
	208	100%	10.543	100%

Gliedert man die Unfälle, bei denen ein Kind getötet wurde, nach Alter und Geschlecht, wird deutlich, daß der Risikoanstieg der Jungen ab etwa 6 Jahren einsetzt.

Tabelle 22: Getötete Kinder nach Alter und Geschlecht/Italien 1994

	Jungen		Mädchen	
	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	26	20%	28	35%
6 bis unter 10 Jahre	38	30%	15	18%
10 bis 14 Jahre	63	50%	38	47%
	127	100%	81	100%

Da uns nur grobe Bevölkerungszahlen aus Italien zum 01.01.1994 für die drei Altersgruppen vorliegen, sind die altersspezifischen Risiken nur als Schätzgrößen und nicht als präzise Werte zu verstehen. Auf der Grundlage, daß die Gruppe der 0-6jährigen 4 Mio. Kinder, die der 6 bis 10jährigen ca. 3 Mio. und die der 10-14jährigen etwa 2 Mio. Kinder umfaßt, ergeben sich folgende Risikowerte:

Unter 6 Jahre: 0,59 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 6 bis unter 10 Jahre: 0,81 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 10 bis 14 Jahre: 2,98 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.

Es zeigt sich, daß in Italien insbesondere kleinere Kinder ein wesentlich geringeres Unfallrisiko haben als Kinder anderer Länder.

Die Frage, in welcher Verkehrsteilnehmerrolle italienische Kinder vornehmlich verunfallen, beantwortet die folgende Tabelle 23.

Tabelle 23: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/Italien 1994

	Getötete		Verletzte		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es verunglückten als...						
...Fußgänger	64	31%	1.958	19%	2.022	19%
...Radfahrer	28	13%	1.217	11%	1.245	11%
...PKW-Insassen	88	42%	5.386	51%	5.474	51%
...Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	18	9%	1.769	17%	1.787	17%
...sonstige	10	5%	213	2%	223	2%
	208	100%	10.543	100%	10.751	100%

Es zeigt sich, daß Kinder in Italien vor allem im PKW zu Schaden kommen. Diese Tendenz ist in Italien ähnlich ausgeprägt wie in Belgien oder Frankreich. Gleichzeitig wird deutlich, daß das Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden, für Kinder, die als Fußgänger in einen Unfall verwickelt werden, verständlicherweise besonders groß ist.

Analysiert man, in welchem Alter die Kinder in welcher Verkehrsteilnehmerrolle zu Tode kommen, wird deutlich, daß das Risiko als PKW-Insasse durchgängig in allen Altersklassen dominiert. Kinder, die als Fußgänger zu Tode kommen, findet man ebenfalls in allen Altersklassen. Bezieht man dabei die Getötetenzahlen auf die Anzahl der Kinder in den jeweiligen Altersklassen, wird allerdings sichtbar, daß das Risiko als Fußgänger mit dem Alter ansteigt und insbesondere ab 10 Jahre erheblich an Bedeutung gewinnt. Gleiches gilt für Radfahrer.

Tabelle 24: Getötete Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/
Italien 1994

	Alter					
	0 - unter 6		6 - unter 10		10 - 14 Jahre	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es wurden getötet als...						
...Fußgänger	18	33%	19	36%	27	27%
...Radfahrer	-	-%	9	17%	19	19%
...PKW-Insassen	33	61%	24	45%	31	31%
...Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	-	-%	-	-%	18	18%
...sonstige	3	6%	1	2%	6	6%
	54	100%	53	100%	101	100%

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, daß in Italien nicht nur die Zahl der Verkehrsoffer geringer ist als in den anderen untersuchten Ländern. Dies gilt in besonderem Maße für die jüngeren Altersgruppen. Auch die Art, wie die Kinder verunglücken, unterscheidet sich von den übrigen Ländern. Die Frage, wie es zu diesen relativ positiven Ergebnissen kommt, läßt sich an dieser Stelle nicht mit letzter Präzision beantworten. Die Vor-Ort-Beobachtungen, über die wir in Kapitel 4 berichten, deuten allerdings darauf hin, daß zumindest drei Aspekte hier eine bedeutsame Rolle spielen.

Zum ersten bewegen sich italienische Verkehrsteilnehmer sehr aufmerksam und unter Einbeziehung des Verhaltens anderer im Verkehr. Dies hat zur Konsequenz, daß auch Kinder als Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden. Einen wesentlichen Einfluß auf die Unfallzahlen hat mit Sicherheit jedoch auch die Tatsache, daß viele der alten Städte über Strukturen und Verkehrswege verfügen, die wegen ihrer Enge wie eine Vorwegnahme moderner Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirken.

Ein weiterer wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist zudem die Tatsache, daß die Aktivitätsbereiche der Kinder sich von der Straße wegbewegt haben. Hierzu geben die Beobachtungen, über die in Kapitel 4 berichtet wird, weitere Hinweise.

Alle diese Punkte liefern einen Beitrag zur Sicherheit der Kinder, ohne daß man die Bedeutung der einzelnen Aspekte quantifizieren könnte.

2.2.5 Spanien

Am 01.01.1994 zählte die spanische Bevölkerung 39.217.591 Personen, unter ihnen 6.787.770, d.h. 17% Kinder im Alter bis zu 14 Jahren¹⁾. 7.653 dieser Kinder kamen im Jahre 1994 bei Verkehrsunfällen zu Schaden:

- 241 Kinder wurden getötet
- 1.784 Kinder wurden schwer verletzt
- 5.628 Kinder wurden leicht verletzt.

Bei der Zahl der Getöteten ist zu beachten, daß diese seit 1993 auf der Basis der 30-Tage-Regelung gezählt werden, d.h. als Unfalltoter werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben. Vor 1993 galt in Spanien eine 24-Stunden-Regelung.

Beginnen wir auch hier die Betrachtung mit einem Blick auf die Verteilung der Unfallopfer nach Geschlecht. Hier zeigt sich, daß auch in Spanien unter den Opfern mit 59% die Jungen dominieren, nur 41% sind Mädchen. Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 25, daß die Jungen im Schnitt schwerere Unfälle erleiden als die Mädchen, sind sie doch bei den Getöteten und Schwerverletzten stärker überrepräsentiert als bei den Leichtverletzten.

¹⁾ Die in diesem Abschnitt ausgewiesenen Zahlen wurden uns freundlicherweise vom Ministerio De Justicia E Interior, Dirección General De Tráfico, Relaciones Internacionales, Madrid zur Verfügung gestellt.

Tabelle 25: Unfallopfer nach Geschlecht/Spanien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Jungen	150	62%	1.117	63%	3.225	57%
Mädchen	91	38%	667	37%	2.403	43%
	241	100%	1.784	100%	5.628	100%

Die Verteilung der Unfallopfer nach Altersklassen weist eine mit dem Alter zunehmende Unfallbelastung aus. Wie sich die Unfallopfer auf die drei Altersklassen verteilen, zeigt Tabelle 26.

Tabelle 26: Unfallopfer nach Altersklassen/Spanien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	82	34%	396	22%	1.573	28%
6 bis unter 10 Jahre	58	24%	478	27%	1.540	27%
10 bis 14 Jahre	101	42%	910	51%	2.515	45%
	241	100%	1.784	100%	5.628	100%

Gliedert man die Zahl der getöteten Kinder nach Alter und Geschlecht, wird deutlich, daß bei den Jungen die größte Zahl der Todesopfer der Altersgruppe der 10-14jährigen entstammt. Bei den Mädchen sind es dagegen häufiger die jüngsten, die im Verkehr zu Tode kommen.

Tabelle 27: Getötete Kinder nach Alter und Geschlecht/Spanien 1994

	Jungen		Mädchen	
	abs.	%	abs.	%
unter 6 Jahre	44	29%	38	42%
6 bis unter 10 Jahre	35	23%	23	25%
10 bis 14 Jahre	71	47%	30	33%
	150	100%	91	100%

Die Risikowerte der drei Altersklassen sind bei Berücksichtigung der entsprechenden Bevölkerungsanteile wie folgt:

Unter 6 Jahre: 0,83 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 6 bis unter 10 Jahr: 1,21 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.
 10 bis 14 Jahre: 1,36 Opfer pro 1.000 Kinder dieser Altersklasse.

Die Frage, in welcher Verkehrsteilnehmerrolle Kinder in Spanien zu Schaden kommen, beantwortet Tabelle 28. Es wird deutlich, daß auch in Spanien rund die Hälfte aller verunglückten Kinder im Auto verletzt oder getötet wurden. An zweiter Stelle rangiert, deutlicher als beispielsweise in Italien, die Rolle als Fußgänger.

Tabelle 28: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung/Spanien 1994

	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es verunglückte als...								
...Fußgänger	72	30%	694	39%	1.726	31%	2.492	33%
...Radfahrer	21	9%	217	12%	328	6%	566	7%
...PKW-Insassen	119	49%	644	36%	2.896	51%	3.659	48%
...Fahrer/Mit-fahrer motor. Zweiräder	13	5%	123	7%	238	4%	374	5%
...anderes	16	7%	104	6%	439	8%	559	7%
	241	100%	1.782	100%	5.627	100%	7.650	100%

Dagegen spielen Zweiräder, sei es als Fahrrad oder auch als motorisiertes Zweirad für das Unfallgeschehen eine geringere Rolle als in Italien. Dies ist nicht zuletzt das Ergebnis von Unterschieden in der Art der Nutzung von Zweirädern in den beiden Ländern.

Betrachtet man, wie das Alter der Kinder das Risiko in den verschiedenen Verkehrsteilnehmerrollen beeinflusst, wird deutlich, daß in Spanien das Fußgängerisiko durchgängig hoch ist. Als Fahrzeuginsassen kommen insbesondere die Jüngsten zu Schaden und das Risiko der Zweiräder kommt insbesondere in der Altersklasse der 10 bis 14jährigen zum Tragen.

Tabelle 29: Getötete Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme/ Spanien 1994

	0 - unter 6		Alter		10 - 14 Jahre	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Es wurden getötet als...						
...Fußgänger	25	30%	21	36%	26	26%
...Radfahrer	-	-%	3	5%	18	18%
...PKW-Insassen	54	66%	25	43%	40	40%
...Fahrer/Mitfahrer motor. Zweiräder	-	-%	2	3%	11	11%
...sonstige	3	4%	7	12%	6	6%
	82	100%	58	100%	101	100%

Faßt man die Ergebnisse für Spanien zusammen, so gilt auch dort, wie in den übrigen Ländern, daß Jungen unter den verunglückten Kindern dominieren und daß der größte Teil der Unfallopfer im Auto zu Schaden kommt. Anders als in den anderen Ländern sind die Risikounterschiede zwischen den Altersklassen weniger ausgeprägt. Auch spielen Unfälle mit Zweirädern, insbesondere mit Fahrrädern, eine wesentlich geringere Rolle als in allen anderen Ländern.

2.3 Hintergründe der Unfallverwicklung von Kindern

Die amtlichen Unfallstatistiken, auf die sich die Ausführungen der vorangehenden Abschnitte beziehen, sind nur von begrenzter Aussagekraft, wenn es gilt festzustellen, welche Faktoren letztendlich ursächlich für das Entstehen der Unfälle sind. Über die Verteilung der Getöteten- und Verletztenzahlen nach

Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsteilnahme hinaus, die wir ländervergleichend im vorangehenden Abschnitt bereits diskutiert haben, finden sich in den amtlichen Statistiken nur wenige zusätzliche Hinweise. So weist das statistische Bundesamt in seinen Veröffentlichungen noch die Ortslage der Unfälle sowie die "Unfallursachen" aus. Letztere geben aber nur einen höchst unvollständigen Eindruck der wahren Ursachen, beruhen die Angaben in der amtlichen Statistik doch auf dem bei der Unfallaufnahme von der Polizei verwendeten standardisierten Unfallursachenverzeichnis. Im einzelnen zeigen diese Zahlen folgendes:

Bezüglich der Licht- und Straßenverhältnisse gilt, daß Kinder überwiegend bei Helligkeit und trockener Witterung verunglücken.

Hinsichtlich der Ortslage der Kinderunfälle ist festzuhalten, daß Kinder typischerweise innerorts verunglücken. Das Verhältnis der Verunglückten lag 1994 für

Kinder (bis 14 Jahre): - 76% innerorts, 24% außerorts

Personen über 14 Jahre: - 56% innerorts, 44% außerorts.

Dementsprechend starben Kinder auch häufiger auf Innerortsstraßen, vergleicht man sie mit anderen Altersgruppen. In Zahlen ausgedrückt: 42% aller im Verkehr getöteten Kinder starben 1994 in Deutschland auf innerörtlichen Straßen. Die entsprechende Zahl für Personen über 14 Jahre lag bei 26%.

Eine Analyse nach Unfallort und Art der Verkehrsbeteiligung zeigt außerdem, daß außerorts knapp 94% aller verunglückten Kinder als Fahrzeuginsassen zu Schaden kamen. Dagegen gehen innerorts 40% der Kinderunfälle zu Lasten des Fahrrads und in 38% der Fälle verunglücken Kinder innerorts als Fußgänger.

Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang, daß Kinder in Tempo 30-Zonen sehr viel häufiger verunglücken als Erwachsene. Dies stellen ENGELS u.a. in einer unveröffentlichten Studie fest. Unbeantwortet bleibt dabei allerdings die Frage, ob dies das Ergebnis einer höheren Risikoexposition von Kindern in Tempo 30-Zonen ist, oder ob derartige Zonen zu einem unangepaßt hohen Sicherheitsbewußtsein verleiten.

Die amtliche Unfallstatistik 1994 (BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 1995, S. 340) vermerkt hierzu, daß das falsche Verhalten der Fußgänger zwischen 6 und 14 Jahren nahezu immer falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn bedeutet. In 52%¹¹⁾ der Fälle zeigt sich, daß plötzliches Überqueren der Fahrbahn ohne Beachtung des Straßenverkehrs für den Unfall ursächlich ist. In 28% der Fälle ist das kindertypische Hervortreten hinter Sicht- hindernissen - dies sind in aller Regel parkende Autos - der unfallverursachende Faktor. Das Querens an Ampeln, Zebrastreifen oder Kreuzungen spielt dagegen in der amtlichen Statistik nur eine untergeordnete Rolle. Dies muß allerdings nicht bedeuten, daß die Fahrbahnüberquerung dort problemlos wäre, so vermutet beispielsweise LIMBOURG (LIMBOURG, S. 24). Dieses Ergebnis ist vielmehr dadurch verzerrt, daß der Querungsort eher zufällig und nicht systematisch in der Statistik ausgewiesen wird.

Als zentrale Fehler der Kinder zwischen 6 und 14 Jahren, die als Radfahrer verunglücken weist die Statistik (BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 1995, S. 309-311) die falsche Straßenbenutzung und die Benutzung der falschen Fahrbahn aus (41%), gefolgt von Verstößen gegen Vorfahrtsregelungen (27%). Weitere Fehlerschwerpunkte sind Fehler beim Abbiegen und Wenden (25%) und fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (17%)¹¹⁾.

Auf die Frage, wie es zu diesen Fehlverhaltensweisen kommt, hilft die amtliche Statistik nicht weiter. Hierzu bedarf es

¹¹⁾ Da jedem Unfall mehrere Fehler zugeordnet werden können, addieren sich die Prozentzahlen auf über 100%.

vielfältiger psychologischer und Verhaltensuntersuchungen, über deren wichtigste Erkenntnisse wir hier kurz berichten wollen. Wir stützen uns dabei insbesondere auf die Arbeiten von Maria LIMBOURG, die sich seit Jahrzehnten intensiv den Fragen kindlicher Unfallverwicklung widmet. Einen sehr guten Überblick liefert in diesem Zusammenhang das 1995 von der genannten Autorin vorgelegte Buch "Kinder im Straßenverkehr".

Bei der Suche nach den Ursachen kindlicher Unfallverwicklung spielen die physischen Bedingungen ebenso wie psychische und soziale Aspekte eine Rolle. Zu den physischen Bedingungen gehört sowohl der körperliche Entwicklungsstand wie auch die Leistungsfähigkeit im Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsbereich.

Allseits bekannte Defizite in diesem Bereich betreffen die geringere Körpergröße und die damit verbundene niedrigere Augenhöhe der Kinder, die ein anderes Bild der Verkehrswirklichkeit liefert als das, das den Erwachsenen vertraut ist. Zusätzlich ist das kindliche Sehen dadurch beeinträchtigt, daß der Sehwinkel der Kinder enger ist als der von Erwachsenen. Infolge dieser Einschränkung werden Bewegungen und Dinge, die von Erwachsenen im peripheren Sehfeld wahrgenommen werden, von Kindern gar nicht gesehen. Hinzu kommt insbesondere bei Kindern bis etwa zum Alter von 7 Jahren eine nur begrenzt entwickelte Fähigkeit, die eigene Motorik zu kontrollieren, wobei gleichzeitig ein enormer "Bewegungsdrang" herrscht. Beide Elemente sind nicht vorteilhaft für eine kontrollierte Teilnahme am Straßenverkehr.

Die Einschränkungen, die aus der Körpergröße resultieren, beschränken sich im übrigen nicht nur auf eine andere und begrenztere Perspektive der Verkehrswirklichkeit. Sie haben auch zur Folge, daß das Kind häufiger als Erwachsene von Gegenständen wie Autos oder auch von anderen Personen verdeckt wird und

damit für andere Verkehrsteilnehmer "überraschend" im Verkehr auftaucht.

Auf die psychophysische Entwicklung, die im besonderen für die Schätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten bedeutsam ist, gehen wir in Kapitel 6 näher ein, wo wir auf eine mögliche Überschätzung der Fähigkeiten der Kinder durch die Eltern hinweisen.

Das besondere Problem, das Kinder bei der Verarbeitung von Informationen haben, ist die Tatsache, daß Kinder erst langsam lernen, aus der Vielzahl der Informationen der Verkehrsumwelt die relevanten Daten herauszufiltern. Aus diesem Grunde sind sie in komplexeren Situationen leicht überfordert. Hinzu kommt, daß sie für Entscheidungsprozesse noch keine "Routinen" entwickelt haben und derartige Prozesse von daher langsamer ablaufen und fehleranfälliger sind.

Bis zum Alter von ca. 7 Jahren ist das Denken zudem so stark "Ich-zentriert", daß das Verhalten anderer kaum in die Überlegungen einbezogen wird, und insbesondere sind sie zu einer Antizipation dessen, wie sich eine Situation entwickeln wird, nicht in der Lage.

Auf die Tatsache, daß auch soziale Rahmenbedingungen für die kindliche Unfallentwicklung eine Rolle spielen, weisen eine Vielzahl von Arbeiten hin. In einem Unfallatlas für die ehemalige Bundesrepublik aus dem Jahre 1984 haben bereits HEINRICH + HOHENADEL gezeigt, daß die Kinderverkehrsunfälle in der Bundesrepublik ungleich verteilt sind. Die Autoren stellten bei ihren Analysen ein Nord-Süd-Gefälle fest, "wobei die Situation in süddeutschen Regionen grundsätzlich besser ist als in nord- und westdeutschen Kreisen" (HEINRICH + HOHENADEL, S. 13). Zudem machen statistische Analysen deutlich, daß ausländische Kinder oder Kinder aus niedrigeren sozialen Schichten ein höheres Unfallrisiko haben als Kinder aus höheren Schichten. Besonders

groß ist die Risikodifferenz zwischen ausländischen und deutschen Kindern für die kleineren Kinder. HOHENADEL schätzt, daß das Risiko ausländischer Kinder im Vorschulalter zwei- bis dreimal so hoch ist wie das der gleichaltrigen Deutschen.

Bei den Kindern im schulpflichtigen Alter gleichen sich die Risiken zwar an, aber im Schnitt sind Ausländerkinder auch in dieser Altersgruppe in mehr Unfälle verwickelt als deutsche Schulkinder.

Zu den sozialen Faktoren, die die Wahrscheinlichkeit für ein Kind erhöhen, einen Verkehrsunfall zu erleiden, gehören schlechte Wohnverhältnisse ebenso wie familiäre Probleme. Aber auch die Zahl der Kinder in einer Familie spielt eine Rolle: Je größer die Zahl der Kinder, desto größer das Unfallrisiko, wobei das jüngste Kind am stärksten gefährdet ist (vgl. LIMBOURG, 1995, S. 82-84).

Ein weiterer Bereich, der verständlicherweise das Unfallgeschehen nachhaltig beeinflußt, liegt in der Verkehrsumwelt, in der sich die Kinder bewegen. Es ist wenig überraschend, daß hohe Verkehrsdichten, hohe Geschwindigkeitsniveaus, eine hohe Durchmischung des Verkehrsstroms mit LKW, Bussen, Straßenbahnen oder auch mit motorisierten Zweirädern risikoe erhöhend wirken. Vor diesem Hintergrund erweisen sich Tempo 30-Zonen, sofern die vorgegebene Geschwindigkeitsgrenze beachtet wird und möglichst wenig Sichthindernisse den Blick auf die Kinder versperren, als geeignete Maßnahmen, Kinder zu schützen. Daß allerdings auch die Eltern wissen müssen, welche Rechte und Pflichten mit derartigen Zonen verbunden sind, macht Kapitel 7 deutlich.

Ein anderer Aspekt, der auf die Unfallwahrscheinlichkeit von Kindern einen Einfluß hat, betrifft die Kinderdichte, in der Kinder im Straßenraum auftreten. Nach gesicherten Untersuchungen (vgl. SCHLAG 1980, S. 60) existiert zwischen der Unfallhäufigkeit und der Kinderdichte ein Zusammenhang in umgekehrter U-

Form. Dies bedeutet: Befinden sich nur wenige Kinder im Straßenraum, steigt die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls, wenn die Zahl der Kinder zunimmt. Bei weiter wachsender Kinderzahl kommt der Anstieg der Unfallzahlen zum Stillstand, "tendenziell wird sogar mit zunehmender Kinderzahl nicht nur die Wahrscheinlichkeit für das einzelne Kind geringer, einen Unfall zu erleiden, sondern es vermindert sich auch die Wahrscheinlichkeit, daß überhaupt ein Unfall geschieht" (SCHLAG, 1980, S. 60-61).

Als Erklärung für diesen Zusammenhang bietet sich an, daß größere Ansammlungen von Kindern erstens besser sichtbar und auffälliger sind und daß Kraftfahrer auf große Kinderansammlungen durch größere Vorsicht und niedrigere Geschwindigkeiten reagieren.

Die Vielzahl der hier angesprochenen Variablen, die alle einen Einfluß auf das Unfallgeschehen von Kindern haben, macht deutlich, daß es zwingend geboten ist, sich in der folgenden Analyse auf einige ausgewählte Aspekte zu beschränken. Den Anspruch, das Unfallgeschehen in seiner ganzen Komplexität zu erläutern, kann diese Untersuchung ebensowenig erfüllen wie die Vielzahl der Forschungsarbeiten, die zum Thema Kinderunfälle bereits vorliegen.

3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE TEILNAHME VON KINDERN IM STRASSENVERKEHR IN FÜNF LÄNDERN

In allen Ländern ist die Teilnahme am Straßenverkehr durch eine Vielzahl von Gesetzen und Vorschriften geregelt. Die Vielfalt der Vorschriften ist so groß, daß nahezu kein Verkehrsteilnehmer alle Regeln kennt und beherrscht, sind doch selbst Experten hierzu nicht in der Lage, wie eine neuere Untersuchung zu Verkehrsvorschriften deutlich macht (vgl. ELLINGHAUS, SEIDENSTECHER, STEINBRECHER 1996).

Bezogen auf die Kinder kommt ein weiteres Problem hinzu: Je nach Alter sind sie nicht oder nur sehr bedingt in der Lage, abstrakte Regeln zu verstehen und anzuwenden. Ihr Verhalten richtet sich in soweit nicht nach den für sie erdachten Regeln, sondern folgt anderen Motivationen, und das Erlernen von Regeln erfolgt auf weitgehend "ungeregelte" Weise durch Eltern, Erzieher in Kindergärten und Schulen oder andere Sozialisationsagenten.

Wenn also der Gesetzgeber Gesetze für und zum Schutz von Kindern im Straßenverkehr erläßt, sollte er immer vor Augen haben, daß zumindest ein Teil dieser Regeln für eine Klientel bestimmt ist, die erst sehr langsam ein "Regelverständnis" entwickelt.

Relevante Vorschriften finden sich in allen Ländern in einer Reihe verschiedener Gesetzeswerke und zwar den Straßenverkehrsordnungen und in verschiedenen Straßenverkehrsgesetzen. Der größte Teil der Vorschriften sind allgemeine Vorschriften, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richten, also an Erwachsene und Kinder gleichermaßen. Es existieren jedoch auch Regeln, die sich speziell mit der Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr beschäftigen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Regelungen, die das Verhalten der Kinder selbst betreffen und Regelungen, die das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer in bezug auf Kinder ansprechen.

Unter Berücksichtigung dieser beiden unterschiedlichen Perspektiven beschäftigt sich das folgende Kapitel mit den gesetzlichen Grundlagen für die Verkehrsteilnahme von Kindern. Im ersten Abschnitt behandeln wir die Verhaltensvorschriften für Fahrzeugführer, die zum Schutz von Kindern im Straßenverkehr erlassen wurden. Danach werden die Regelungen zum Spielen auf der Straße in den fünf untersuchten Ländern verglichen. Ein eigener Abschnitt beschäftigt sich mit dem Thema Kinder und Radfahren. Schließlich erfolgt in dem vierten Abschnitt eine vergleichende Analyse der Vorschriften zur Sicherung von Kindern in bzw. auf Fahrzeugen.

3.1 Regeln für Fahrzeugführer zum Schutz von Kindern

Generell sind alle Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung für Andere vermieden wird. Dies gilt für alle fünf Länder in vergleichbarer Weise. Bei Kindern handelt es sich um eine besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe - vor allem im Hinblick auf ihr Verhältnis gegenüber Fahrzeugen. Aus diesem Grund existieren in mehreren Ländern spezielle Vorschriften, die das Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Kindern behandeln und zum Schutz der Kinder den Fahrzeugführern besondere Sorgfaltspflichten auferlegen.

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung schreibt in diesem Zusammenhang folgendes vor: "Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist."¹⁾ Diese Vorschrift gibt dem Fahrzeugführer beim Auftreten von Kindern konkrete Verhaltensanweisungen: Geschwindigkeit vermindern und in Bremsbereitschaft gehen. Darüber hinaus wird durch die Formulierung "Gefährdung ausgeschlossen" deutlich gemacht, daß von dem Fahr-

¹⁾ § 3 (2a) StVO

zeugführer das Äußerste an Sorgfalt verlangt wird. Die genannte Vorschrift existiert seit dem Jahr 1980 in der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung. Ein Verstoß gegen diese Regel kann mit einem Bußgeld von bis zu 120,- DM geahndet werden.

In praxi soll diese Regelung zu einer Sensibilisierung der Kraftfahrer führen, sobald in deren Gesichtsfeld Kinder auftauchen. Zum zweiten führt sie bei der Beurteilung von Unfällen zwischen Kraftfahrern und Kindern dazu, daß an die Sorgfalt des Kraftfahrers höchste Ansprüche gestellt werden, die, wenn er ihnen nicht genügt hat, zu einer Verurteilung führen.

Ein vergleichbarer Schutz-Paragraph ist auch im belgischen "Code de la Route" enthalten. Danach müssen Fahrzeugführer gegenüber Kindern, Älteren oder Behinderten ihre Vorsicht "verdoppeln"¹⁾. Hier wird ebenfalls eine besondere Sorgfalt verlangt, ohne daß jedoch konkrete Verhaltensanweisungen gegeben werden. Zusätzlich existiert eine Vorschrift in den belgischen Regelwerken, die den Fahrzeugführern verbietet, durch eine Gruppe von Kindern oder Schülern hindurchzufahren, sei es, daß diese in einer Reihe entlang der Straße gehen oder aber die Straße überqueren.

Anders stellt sich die Situation in Frankreich dar. Der französische "Code de la Route" kennt über das allgemeine Gefährdungsverbot hinaus keine kinderspezifischen Schutzvorschriften, die Fahrzeugführer zu besonderer Sorgfalt gegenüber dieser Verkehrsteilnehmergruppe verpflichten.

Der italienische "Nuovo Codice della Strada" enthält einen eigenen Artikel, der das Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern regelt²⁾. Danach müssen die Fahrzeugführer Gefahrensituationen vorbeugen, die durch falsches oder ungeschicktes Verhalten von Kindern oder älteren Menschen entstehen

¹⁾ Art. 40.2 Code de la Route

²⁾ Art. 191 (3) Nuovo Codice della Strada

können. Die Vorschrift stellt also nicht spezifisch auf Kinder ab, sondern faßt mehrere Kategorien "schwächerer" Verkehrsteilnehmer zusammen. In ihrer Formulierung wirkt die Vorschrift wenig spezifisch. Es wird zwar vom Kraftfahrer besondere Sorgfalt verlangt, aber keine konkrete Handlungsanweisung gegeben.

Die spanischen Vorschriften gehen an dieser Stelle weiter. Im "Reglamento General de Circulación" werden in einem Artikel die Fahrzeugführer verpflichtet, bei der Annäherung an andere Verkehrsteilnehmer alle notwendigen Vorsichtsmaßnahmen für deren Sicherheit zu treffen, insbesondere wenn es sich um Kinder, ältere Menschen, Blinde oder erkennbar behinderte Menschen handelt¹⁾. Die Geschwindigkeitsvorschriften enthalten zudem eine konkrete Verhaltensvorschrift: Fahrzeugführer müssen ihre Geschwindigkeit reduzieren, wenn nötig auch anhalten, wenn sich Fußgänger auf der Fahrbahn aufhalten oder mit ihrer Präsenz zu rechnen ist, insbesondere wenn es sich um die oben beschriebenen schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen handelt²⁾.

- Schulbusse

Neben den allgemeinen Vorschriften zum Verhalten der Fahrzeugführer beim Auftreten von Kindern existieren in Deutschland und Belgien spezielle Regelungen für die Situation des Vorbeifahrens an Schulbussen. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung verbietet das Überholen von Omnibussen des Linienverkehrs und von gekennzeichneten Schulbussen, die sich einer Haltestelle nähern und das Warnblinklicht eingeschaltet haben. Wenn die Busse mit dem eingeschalteten Warnblinklicht an der Haltestelle stehen, dürfen Fahrzeugführer nur mit Schrittgeschwindigkeit an diesen vorbeifahren. Fahrgäste dürfen weder behindert noch gefährdet werden. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Wenn nötig, muß der Fahrzeugführer warten. Diese relativ komplexe Verhaltensvorschrift wurde 1995

¹⁾ Art. 17 (1) Reglamento General de Circulación

²⁾ Art. 46 (1) Reglamento General de Circulación

in die Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen und trat am 1.8.1995 mit der 13. StVO-Änderungsverordnung in Kraft¹⁾.

Schon die Tatsache, daß zwischen der Verkündung im Bundesgesetzblatt am 25. Juli 1995 und dem Inkrafttreten am 1.8.1995 nur vier Arbeitstage lagen, muß als ungewöhnlich gelten. Und so ist die Regelung in Expertenkreisen auch nicht unumstritten. Insbesondere die Tatsache, daß die gesamte Schulbusregelung nur noch an gekennzeichneten Haltestellen gilt und man nicht davon ausgehen kann, daß an allen Stellen, an denen Schulbusse halten, auch Haltestellenschilder stehen, bedeutet, daß Busse bei einem Halt an Stellen, die nicht als Haltestellen gekennzeichnet sind, eben nicht blinken. Und dies ist eine möglicherweise unbeabsichtigte Verschlechterung des Schutzes der Schulbuskinder.

Die belgische Regelung zielt in die gleiche Richtung, ist jedoch einfacher formuliert²⁾. Sie verpflichtet Fahrzeugführer, ihre Aufmerksamkeit zu erhöhen, wenn sie sich einem entsprechend gekennzeichneten Schulbus nähern. Sie sollen ihre Geschwindigkeit herabsetzen und bereit sein anzuhalten, wenn an dem Bus die Warnblinkanlage eingeschaltet ist und damit angezeigt wird, daß Kinder ein- bzw. aussteigen.

In den anderen drei Ländern, also in Frankreich, Italien und Spanien existieren keine Verhaltensvorschriften für Fahrzeugführer beim Vorbeifahren an Schulbussen.

- Schülerlotsen

In allen Ländern besteht die Möglichkeit, für die Sicherung der Kinder auf dem Schulweg Lotsen einzusetzen. Die Fahrzeugführer sind verpflichtet, den Anweisungen entsprechend ausgerüsteter Schülerlotsen Folge zu leisten. Sie müssen insbesondere anhal-

¹⁾ § 20 StVO

²⁾ Art. 31 bis 2 Code de la Route

ten, wenn die Lotsen dazu auffordern. Polizeiliche Befugnisse haben die Schülerlotsen allerdings nicht.

- Verkehrsberuhigte Bereiche

Die Mehrzahl der Länder hat ein Verkehrszeichen eingeführt, welches erlaubt, sogenannte verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten. Verkehrsberuhigte Bereiche sind Straßen oder Plätze, auf denen eine Gleichberechtigung zwischen den Fußgängern und dem Fahrzeugverkehr gilt. Fußgänger dürfen die Straßen in ihrer gesamten Breite benutzen, Fahrzeuge müssen langsam fahren. In Deutschland, Belgien und Spanien formulieren die Straßenverkehrs-Ordnungen zudem explizit, daß in derartigen Bereichen Kinderspiele überall erlaubt sind.

In verkehrsberuhigten Bereichen genießen Fußgänger demnach weitestgehend Gleichberechtigung mit dem Fahrzeugverkehr. Inwieweit diese beabsichtigte Gleichberechtigung realisiert wird und wie sich das Gefahrenpotential für die Fußgänger und insbesondere für die Kinder gestaltet, hängt dabei von den Geschwindigkeitsvorschriften und von den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten ab.

Vergleicht man die Situation in den fünf untersuchten Ländern, so ist als erstes festzustellen, daß Frankreich das einzige Land ist, in dem das Instrument "Verkehrsberuhigter Bereich" in den Straßenverkehrsgesetzen gar nicht existiert. Italien hat zwar das Verkehrszeichen in seinem Zeichenkatalog aufgenommen, aber keinerlei Verhaltensvorschriften zu diesem Zeichen erlassen. In der Praxis wird das Zeichen mit einer geschwindigkeitsbeschränkenden Beschilderung (z.B. Tempo 30) kombiniert, eine Gleichberechtigung zwischen Fußgängern und Fahrzeugen wird damit aber nicht ausgesprochen.

In Deutschland, Belgien und Spanien existieren verkehrsberuhigte Bereiche. Sie werden mit vergleichbaren Verkehrszeichen beschildert und es gelten weitgehend identische Verhaltens-

vorschriften für die Verkehrsteilnehmer. Nur in einem Punkt weichen die Regeln voneinander ab: Während in Belgien und Spanien die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr 20 km/h beträgt, verlangt die deutsche Straßenverkehrsordnung die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit. Da mit dem Begriff der Schrittgeschwindigkeit keine konkrete Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen wird, mußten die Gerichte in Rechtsstreiten diese Lücke ausfüllen. Danach wird unter der Schrittgeschwindigkeit ein Tempo von 4 bis 7 km/h verstanden.

Faßt man die Vorschriften zum Schutz von Kindern zusammen und vergleicht die Situation in den fünf untersuchten Ländern, so ergibt sich folgendes Bild:

1. In den französischen Gesetzen und Verordnungen wird dem Schutz der Kinder im Straßenverkehr wenig Bedeutung beigemessen. Es existieren keine speziellen Gefährdungsvorschriften, die Fahrzeugführer zu besonderer Sorgfaltspflicht beim Auftreten von Kindern anhalten. Außerdem sieht die Straßenverkehrsordnung bisher nicht die Möglichkeit der Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen vor, in denen Fußgänger mit dem Fahrzeugverkehr gleichberechtigt sind.
2. In Deutschland, Belgien, Italien und Spanien verlangen die Vorschriften von den Fahrzeugführern beim Auftreten von Kindern eine über das normale Maß hinausgehende Sorgfalt. Die Fahrzeugführer sollen sich so verhalten, daß keine Gefährdungen für Kinder entstehen. Dabei formulieren die deutschen und spanischen Vorschriften in konkreter Weise Verhaltensregeln, indem sie eine Verminderung der Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft fordern.
3. In Deutschland, Belgien, Italien und Spanien bieten die Verkehrsregeln die Möglichkeit, verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten. In Italien ist bisher allerdings nur das

entsprechende Zeichen eingeführt, ohne daß damit Verhaltensvorschriften verbunden wären. In den anderen drei Ländern sind die Fußgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr gleichberechtigt. In Belgien und Spanien gelten für Fahrzeuge in verkehrsberuhigten Bereichen als Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, in Deutschland dagegen 4 bis 7 km/h (Schrittgeschwindigkeit).

4. In Deutschland und Belgien gelten spezielle Vorschriften für das Vorbeifahren an Schulbussen, wenn diese die Warnblinkanlage eingeschaltet haben. Die Fahrzeugführer müssen besonders vorsichtig fahren, anhaltebereit sein und Gefährdungen von Fahrgästen ausschließen. In Deutschland dürfen diese Schulbusse nur mit Schrittgeschwindigkeit überholt werden, wenn sie an der Haltestelle stehen. In der Annäherungsphase gilt ein Überholverbot.

3.2 Regelungen zum Spielen auf der Straße

Bis in die 50er und 60er Jahre hatten die Kinder in Deutschland in großem Umfang die Möglichkeit, auf wohnungsnahen Straßen zu spielen und dabei auch die Fahrbahn beispielsweise für Ballspiele oder das Rollschuhfahren zu benutzen. Dies war möglich in Anbetracht der geringen Mengen an Kraftfahrzeugen, die in Wohnstraßen fuhren oder parkten. Mit der Zunahme der Motorisierung hat sich jedoch das Lebensfeld "Straße" für Kinder dramatisch verändert. Waren 1950 noch drei Kinder mit einem Auto konfrontiert, war das Verhältnis 1970 bereits 1:1 und heute gibt es dreimal mehr Autos als Kinder.

Aus der Erkenntnis, daß dies insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und vor allem für die Kinder, und nicht nur unter Sicherheitsaspekten, eine sehr unerwünschte Entwicklung sei, erwuchs am Anfang der 80er Jahre die Ansätze der Verkehrsberuhigung. Ein Ziel der Maßnahmen war es, für Kinder wieder

Raum zum Spielen auf der Straße zurückzugewinnen. Vor diesem Hintergrund erläutert der folgende Abschnitt die gesetzlichen Grundlagen zum Spielen von Kindern im Straßenraum.

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung bestimmt: "Sport und Spiele auf der Fahrbahn und dem Seitenstreifen sind nur auf den dafür zugelassenen Straßen erlaubt."¹⁾ Bei den angesprochenen Straßen handelt es sich um sogenannte "Spielstraßen". Diese werden mit dem Verkehrszeichen "Verbot für Fahrzeuge aller Art" und einem Zusatzschild kenntlich gemacht, welches ein Kind mit einem Ball spielend zeigt. Spielstraßen sollen jedoch nur eingerichtet werden, wenn es möglich ist, die Straße auch für den Anliegerverkehr zu sperren. Da es in Wohngebieten in aller Regel die Notwendigkeit gibt, über die Straßen Grundstücke oder Garagen zu erreichen, ist eine Sperrung für den Anliegerverkehr nur in seltenen Fällen möglich. Tatsächlich existieren heute kaum noch Spielstraßen in der genannten Form.

Dagegen ist das Spielen auf Gehwegen ausdrücklich erlaubt. Die Verwaltungsvorschrift (VWV) zur Straßenverkehrs-Ordnung stellt hierzu fest: "Gegen Spiele auf Gehwegen soll nicht eingeschritten werden, solange dadurch Fußgänger nicht gefährdet oder wesentlich behindert werden." Daß hier ein beträchtliches Konfliktpotential entstehen kann, machen die derzeit gehäuft auftretenden Konflikte von Nutzern von Roller- oder Inline-Skates auf Gehwegen deutlich.

Seit Anfang der 80er Jahre bietet die Straßenverkehrs-Ordnung jedoch die Möglichkeit der Einrichtung von "Verkehrsberuhigten Bereichen". Diese werden am Anfang und Ende mit blauen Schildern gekennzeichnet, auf dem ein Haus, ein Auto, ein Erwachsener und ein spielendes Kind abgebildet sind. Das Ende des Bereichs ist durch ein Schild gekennzeichnet, bei dem ein roter Diagonalstrich dem eigentlichen Zeichen hinzugefügt ist. Obwohl dieses Zeichen seit dem 1.8.1980 zum Zeichenrepertoire der

¹⁾ § 31 StVO

Straßenverkehrs-Ordnung gehört, ist es bis heute nicht gelungen, allen Kraftfahrern die Regelinhalte zu vermitteln. Wie 1987 in der UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung "Verloren im Schilderwald" festgestellt wurde, kannten sieben Jahre nach Einführung des Zeichens nur gut die Hälfte der Kraftfahrer die Verhaltensvorschriften, die sich mit diesem Zeichen verbinden und selbst heute ist der Anteil derer, die sich insbesondere über die Geschwindigkeitsvorschriften im Unklaren sind, beachtlich. Die Regeln sehen dabei folgendes vor: Auf Straßen und Plätzen, die als "Verkehrsberuhigter Bereich" ausgeschildert sind, dürfen Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, Kinderspiele sind überall erlaubt. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten. Die Ausführungsvorschriften besagen zudem, daß solche Straßen ein besonderes Erscheinungsbild haben sollen, welches die Gleichberechtigung zwischen Fußgängern und Fahrzeugverkehr verdeutlicht und ein sicheres Miteinander auf der Straße unterstützt. Daher sollen diese Straßen nach Möglichkeit keine Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn aufweisen, sondern niveaugleich über die gesamte Breite ausgestaltet sein. Tatsächlich wird die Einrichtung von "Verkehrsberuhigten Bereichen" jedoch in sehr unterschiedlichen Straßen vorgenommen. Der Bogen reicht von aufwendig umgestalteten Wohnstraßen mit niveaugleichem Ausbau bis hin zu Straßen mit konventioneller Einteilung in Fahrbahn und Gehweg, deren Straßenraum kaum verändert wurde. Daher tragen viele Straßen keineswegs den Charakter eines Bereichs, in dem Kinderspielen auf der Fahrbahn angemessen erscheint. So existieren beispielsweise in Berlin "Verkehrsberuhigte Bereiche" in Straßen, die Fahrbahnen von über 8 m Breite aufweisen und in denen beidseitig geparkt wird. Ein derartiger "Mißbrauch" des Zeichens "Verkehrsberuhigter Bereich" trägt selbstverständlich wenig zur besseren Akzeptanz derartiger Straßen bei und dient eher als Beleg für einen gewissen Aktionismus von Verkehrsbehörden.

Dennoch ist festzuhalten, daß Deutschland neben oder nach den Niederlanden eine gewisse Vorreiterrolle auf diesem Gebiet

spielt, wie ein Blick auf die Situation in den übrigen untersuchten Länder zeigt.

In der belgischen Straßenverkehrsordnung findet sich kein ausdrückliches Verbot für Kinderspiele auf der Fahrbahn, wie dies in Deutschland der Fall ist. In der Realität findet allerdings auch auf belgischen Straßen aufgrund des dominanten Kraftfahrzeugverkehrs kein Kinderspiel in nennenswertem Umfang statt. Die Einrichtung von "Verkehrsberuhigten Bereichen" ist in Belgien ebenfalls möglich. Die Vorschriften erlauben auch dort in derartigen Bereichen das Spielen der Kinder auf der Fahrbahn. Im Vergleich mit Deutschland sind bisher in Belgien allerdings deutlich weniger "Verkehrsberuhigte Bereiche" eingerichtet worden.

Die französische Straßenverkehrsordnung enthält kein ausdrückliches Verbot von Kinderspielen auf der Fahrbahn. Aber auch dort hat der Kraftfahrzeugverkehr de facto das Spielen auf der Straße nahezu völlig unmöglich gemacht. Dies gilt umso mehr, als in Frankreich stärker noch als in anderen Ländern eine Autozentriertheit feststellbar ist, die anderen Verkehrsteilnehmern nur nachrangig Raum gewährt. Als Beleg für diese Behauptung kann die Tatsache gelten, daß in Frankreich als einzigem Land nicht die Möglichkeit der Einrichtung von "Verkehrsberuhigten Bereichen" besteht. Ein derartiges Instrumentarium der Verkehrsplanung hat bisher keinen Eingang in die französischen Gesetze gefunden.

Anders ist die Situation in Italien. Dort enthält die Straßenverkehrsordnung zwei Artikel zum Kinderspiel¹⁾. Danach ist das Spielen auf der Fahrbahn grundsätzlich verboten. Darüber hinaus ist auch das Fahren mit Skateboards, Rollschuhen oder ähnlichen Geräten auf der Fahrbahn untersagt. Dieses Verbot gilt auch für Gehwege oder andere den Fußgängern vorbehaltenen Bereiche, wenn eine Gefährdung der Fußgänger gegeben ist. Es existiert jedoch,

¹⁾ Art. 190 (8) und (9) Nuovo Codice della Strada

wie bereits vorher erwähnt, das Verkehrszeichen "Verkehrsberuhigter Bereich". Allerdings verknüpfen sich mit diesem Zeichen keine konkreten Verhaltensvorschriften. Daher ist in Italien in "Verkehrsberuhigten Bereichen" das Kinderspiel auf der Fahrbahn nicht erlaubt.

In der spanischen Straßenverkehrsordnung fehlt ein ausdrückliches Verbot von Kinderspielen auf der Fahrbahn. Allerdings verbieten die spanischen Vorschriften die Benutzung von Skateboards, Rollschuhen oder ähnlichen Geräten auf Gehwegen¹⁾.

Möglich ist hingegen in Spanien die Einführung von "Verkehrsberuhigten Bereichen". Die Verhaltensvorschriften für das entsprechende Verkehrszeichen erlauben Kindern das Spielen auf der Fahrbahn. Allerdings werden die Benutzer von Skateboards und Rollschuhen ausdrücklich dazu verpflichtet, in "Verkehrsberuhigten Bereichen" nur mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gilt als Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.

Betrachtet man die rechtliche Situation zum Spielen der Kinder auf der Fahrbahn im Überblick, so ergibt sich folgendes Bild:

1. In Deutschland und Italien enthalten die Straßenverkehrsordnungen ein ausdrückliches Verbot für Kinderspiele auf der Fahrbahn. Dies ist in den anderen Ländern nicht der Fall.
2. In Deutschland, Belgien und Spanien besteht die Möglichkeit der Einrichtung von "Verkehrsberuhigten Bereichen", in diesen sind Kinderspiele auf der Fahrbahn erlaubt. In Italien existiert zwar ein vergleichbares Verkehrszeichen, es fehlen jedoch entsprechende Verhaltensvorschriften, so daß dort das Kinderspiel auf der Fahrbahn nicht erlaubt ist. In Frankreich sind "Verkehrsberuhigte Bereiche" bis-

¹⁾ Art. 121 (4) Reglamento General de Circulacion

her gar nicht in die Straßenverkehrsgesetze aufgenommen worden.

3.3 Kinder und Radfahren

Der folgende Abschnitt analysiert die rechtlichen Grundlagen für die Verkehrsteilnahme von radfahrenden Kindern. Hierbei geht es vor allem um die Frage, ob und gegebenenfalls welche altersabhängigen Verhaltensvorschriften für die Benutzung des Fahrrades oder die Teilnahme am Straßenverkehr existieren.

Der Gesetzgeber in Deutschland unterscheidet im Zusammenhang von Kindern und Radfahren grundsätzlich zwischen zwei Arten von Fahrrädern und zwar den "Kinderfahrrädern" und "Fahrrädern" allgemein.

Hierbei gelten Kinderfahrräder wie Roller, Kinderwagen oder Rodelschlitten nicht als Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung. Auf sie sind insoweit auch keine Bauvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung, z.B. hinsichtlich Bremsen und Beleuchtung, anwendbar.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung definiert Kinderfahrräder als solche, "die üblicherweise zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden."

Diese Definition der Verordnung orientiert sich insoweit nicht an Kriterien des Fahrrads sondern an dessen Nutzung. Dementsprechend gibt es keine zwingende Zuordnung von Kinderfahrrädern in die Kategorie "Spielzeug" oder "Fahrzeug". Die Übergänge sind vielmehr fließend, wie letztendlich auch der Übergang vom Spiel mit dem Kinderfahrrad zur Nutzung desselben fließend erfolgt. Insoweit erweist sich die gesetzliche Unterscheidung nur bedingt als hilfreich.

Benutzen Kinder ein Fahrrad als Verkehrsmittel, so gelten sie als Fahrzeugführer wie Fahrer von Kraftfahrzeugen. Damit gilt für sie zunächst einmal die Verpflichtung, auf der Fahrbahn zu fahren. Sind Radwege vorhanden, müssen sie diese benutzen. Um den begrenzten Fähigkeiten der radfahrenden Kinder¹⁾ bei der Verkehrsteilnahme Rechnung zu tragen, schreibt die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung zusätzlich vor, daß Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen müssen, sofern keine Radwege vorhanden sind. Für Kinder gilt insoweit ein Fahrbahnverbot, "sofern ein geeigneter, insbesondere ausreichend breiter und nicht verbotswidrig von parkenden Autos zugestellter, Gehweg vorhanden ist. Sie können, wie Fußgänger, nach Belieben den rechten oder linken Gehweg benutzen." (SEIDENSTECHER, StVO, S. 24).

Beim Überqueren der Fahrbahn müssen Kinder bis 8 Jahre absteigen. Zur Zeit wird darüber beraten, die Altersgrenze für die Gehwegbenutzungspflicht auf 10 Jahre heraufzusetzen. Dies würde zu einer besseren Übereinstimmung zwischen der Radfahrausbildung in der Grundschule und der Regelung der Verkehrsteilnahme führen, da die Kinder in diesem Alter ihre Radfahrprüfung ablegen.

Die Gehwegbenutzungspflicht für radfahrende Kinder kann nicht nur durch die Tatsache, daß Kinder im Alter bis zu 8 Jahren schon mit erheblichen Geschwindigkeiten auf dem Gehweg fahren, zu Problemen führen. Schwierigkeiten können auch entstehen, wenn Kinder mit Erwachsenen gemeinsam unterwegs sind. Falls keine Radwege vorhanden sind, müssen dann Kinder unter 8 Jahren auf dem Gehweg und ältere Kinder sowie die Erwachsenen auf der Fahrbahn fahren. Eine derartige Lösung ist Eltern und Kindern gleichermaßen unsympatisch. Dementsprechend liegen zu dieser Frage inzwischen Gerichtsurteile vor, die entgegen dem Wortlaut der Verordnung bei Familienausflügen das gemeinsame Fahren auf der Fahrbahn erlauben. SEIDENSTECHER stellt hierzu im Rahmen

¹⁾ vgl. hierzu auch Abschnitt 6.4

der Hinweise zur Auslegung der StVO fest: "Halten es aber die Eltern für sinnvoll und sicherer, wenn sie ihr radfahrendes Kind in der Nähe unter Aufsicht haben, und lassen sie es deshalb z.B. vor sich auf der Fahrbahn fahren, wird kein vernünftiger Polizist dagegen einschreiten." (SEIDENSTECHER, StVO, S. 24).

Im Gegensatz zu den deutschen Regelungen gibt es in Belgien und Frankreich keine speziellen Vorschriften für radfahrende Kinder. Dort müssen demnach Radfahrer aller Altersklassen auf der Fahrbahn fahren, es sei denn, es ist ein Radweg vorhanden. Dann gilt für diesen eine Benutzungspflicht. Diese kinderunfreundliche "Nicht"-Regelung wird langfristig, wenn die Zahl radfahrender Kinder deutlich wächst, wahrscheinlich keinen Bestand haben. Gerade in Frankreich zeichnet sich derzeit ein Umdenken im Bereich des Radverkehrs ab, eines Bereichs, der über viele Jahre völlig vernachlässigt worden war.

In Italien gelten in diesem Zusammenhang ähnliche Regeln wie in Frankreich und Belgien. Dort existiert allerdings eine Sonderregelung für radfahrende Kinder in Begleitung Erwachsener. Auf Außerortsstraßen dürfen danach Kinder unter 10 Jahren rechts neben Erwachsenen auf der Fahrbahn fahren, während im allgemeinen dort ein absolutes Gebot, hintereinander in einer Reihe zu fahren, gilt¹⁾.

In Spanien fehlen dagegen jedwede kinderspezifischen Vorschriften für das Radfahren.

Damit stellt sich zusammenfassend die Situation in den fünf Ländern so dar, daß nur in Deutschland spezielle Regelungen für radfahrende Kinder existieren. Diese besagen, daß Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr Gehwege benutzen müssen, falls keine Radwege vorhanden sind. Damit soll den beschränkten Fähigkeiten für die Verkehrsteilnahme bei kleinen Kindern Rech-

¹⁾ Art. 182 (1) Nuovo Codice della Stada

nung getragen werden. In den anderen untersuchten Ländern müssen auch Kinder als Radfahrer immer auf der Fahrbahn fahren, sofern keine Radwege vorhanden sind. Dort gilt auch für die jüngsten Radler ein Benutzungsverbot für Gehwege.

Bei der in allen Ländern geltenden Benutzungspflicht für Radwege ist zu bedenken, daß Radwege auch in Form von auf der Fahrbahn markierten Radfahrstreifen angelegt sein können. Derartige Radwege finden sich häufig an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Sie stellen für radfahrende Kinder bis zu einer gewissen Altersstufe sicherlich eine große Gefährdung dar. Nach dem Wortlaut der Verordnungen müssen sie jedoch von Kindern benutzt werden, dies gilt in allen untersuchten Ländern, auch in Deutschland.

3.4 Vorschriften zur Sicherung von Kindern in Fahrzeugen

Bereits die Analyse der Unfallzahlen von Kindern in Kapitel 2 hat gezeigt, welchen Stellenwert das Sichern von Kindern im Auto hat. Knapp ein Drittel der verunglückten Kinder kommen bei Unfällen als Fahrzeuginsassen zu Schaden und bei den Getötetenzahlen beträgt der Anteil sogar 38%. Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich diese Untersuchung unter verschiedenen Blickwinkeln mit den Problemen der Sicherung von Kindern in Fahrzeugen, und an dieser Stelle wollen wir zunächst deutlich machen, welche Vorschriften seitens der Gesetzgeber zur Kindersicherung existieren.

Wenn man dabei von der Sicherung von Kindern bei der Mitnahme in oder auf Fahrzeugen spricht, gilt es zu bedenken, daß zwar die Mitnahme im PKW in allen Untersuchungsländern dominiert. In Ländern mit hohem Radverkehrsanteil erfolgt jedoch eine beachtliche Zahl von Transporten auf Fahrrädern oder in Fahrradanhängern. Ähnliches gilt für Länder mit hohem Anteil an moto-

risierten Zweirädern. So werden in Italien häufig Kinder auch auf der Vespa mitgenommen.

Unter Experten herrscht dabei die einhellige Meinung, daß Kinder nur gesichert in Kraftfahrzeugen transportiert werden sollten. So formuliert der 1991 vorgelegte Gerondeau-Report an die EG-Kommission als Forderung: "The target to be reached across the Community is as quickly as possible, to prohibit the carrying of children in cars unless they have a suitable protection appliance" (Gerondeau u.a. 1991, S. 29). Umgesetzt wurde dieser Vorschlag am 16.12.1991 in eine europäische Richtlinie (91/671/EWG).

Unter diesem Druck entwickelten zahlreiche Länder in den letzten Jahren gesetzliche Regelungen, die eine Verpflichtung zur Sicherung von Kindern im PKW aussprechen. Der folgende Abschnitt erläutert die entsprechenden Vorschriften in den fünf untersuchten Ländern und bezieht dabei auch die Regelungen zum Transport auf Fahrrädern und in Fahrradanhängern ein.

Deutschland

In der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung wurde 1993 die allgemeine Sicherungspflicht für Kinder in Kraftfahrzeugen eingeführt. Die deutsche Vorschrift lautet folgendermaßen: "Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind."¹⁾ Kinder, die größer als 150 cm sind, müssen die für Erwachsene vorgeschriebenen Gurte anlegen. Zur Genehmigung der Kindersitze formulieren die Verwaltungsvorschriften zur StVO: "Die Kinderhalteeinrichtungen sind amtlich genehmigt, wenn Sie entsprechend der ECE-Regelung Nr. 44 gebaut, geprüft, genehmigt und gekennzeichnet sind. Die

¹⁾ § 21 (1a) StVO

Eignung der Kinderhalteeinrichtungen zur Verwendung auf Vordersitzen ergibt sich aus der Genehmigung sowie der Einbauanweisung, die von den Herstellern den Kinderhalteeinrichtungen beizufügen ist."

Die jetzt gültige Fassung der Vorschrift ist das Ergebnis verschiedener Verschärfungen der Regelung während der letzten acht Jahre. Nach den Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 war es generell verboten, Kinder auf den Vordersitzen zu transportieren. So besagte § 21 (1a) StVO: "Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr dürfen in Kraftfahrzeugen, die auch hintere Sitze haben, nicht auf den Vordersitzen mitgenommen werden, es sei denn, daß die hinteren Sitze von Kindern besetzt sind." Eine Sicherungspflicht für die Plätze auf den hinteren Sitzen existierte nicht. Die Verpflichtung zur Benutzung von Rückhaltesystemen galt erstmals seit der Verordnungsänderung von 1988. Sie bezog sich nur auf Kinder bis zum 12. Lebensjahr, die auf den Vordersitzen transportiert wurden. Es galt aber weiterhin die Ausnahme, dort auch Kinder ohne Rückhaltesystem zu befördern, falls die hinteren Sitze von anderen Kindern besetzt oder gar keine Sitze hinten vorhanden waren. Diese Ausnahme wurde durch die Verordnungsänderung von 1992 gestrichen. Seitdem galt: Wenn amtlich genehmigte Rückhalteeinrichtungen vorne nicht vorhanden waren und die Beförderung auf den Rücksitzen ausschied, weil Rücksitze nicht vorhanden oder mit anderen Personen besetzt waren, war die Mitnahme von Kindern verboten. Am 1.4.1993 trat dann die derzeit gültige allgemeine Sicherungspflicht für Kinder in Kraft, die sich sowohl auf die Vorder- als auch auf die Rücksitze bezieht.

Von der Industrie wurden entsprechende alters- und gewichtsbezogene Sitz- und Liegekonstruktionen für vier Gruppen entwickelt:

- Gruppe 0: Babys bis 9 Monate und 10 kg Körpergewicht
- Gruppe I: Kleinkinder von 9 Monaten bis 3-4 Jahren, 9-18 kg

- Gruppe II: Kinder von 3 bis 6 Jahren, 15-25 kg
- Gruppe III: Kinder von 6 bis 12 Jahren, 22-36 kg.

Während die Babys liegend oder halb liegend transportiert werden, sitzen die Kleinkinder in einem Schalensitz. Kinder von 3 bis 12 Jahren benötigen eine Erhöhung durch Sitzkissen, der Erwachsenenengurt allein reicht noch nicht aus.

Daß keineswegs alle Eltern mit diesen Regelungen vertraut sind und daß auf diesem Gebiet sehr leichtfertig gehandelt wird, werden die weiteren Ausführungen dieses Berichts noch zeigen.

Den Transport von Kindern auf Fahrrädern regelt ebenfalls die Straßenverkehrs-Ordnung: "Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können."¹⁾ Der Text macht deutlich, daß der Gesetzgeber für den Transport von Kindern auf Fahrrädern in jedem Fall besondere Sitze verlangt. Die Mitnahme eines Kindes, das ohne Rückhaltesystem auf dem Gepäckträger sitzt, ist nicht erlaubt. Außerdem wird großer Wert auf Maßnahmen gelegt, die verhindern sollen, daß die Füße der Kleinkinder in die Speichen geraten können.

Die Industrie hat sowohl Sitze entwickelt, die zwischen dem Lenker und dem Fahrer, als auch solche, die hinter dem Fahrer montiert werden können. Auf den vorderen Sitzen dürfen die Kinder maximal 15 kg Körpergewicht haben, hinten liegt die Grenze bei 22 kg. Kindersitze dürfen auf keinen Fall an schwenkbaren Lenkungsteilen (Lenker oder Gabel) befestigt werden. Die Sitze sind im Normalfall mit verstellbaren Fußrasten und entsprechenden Bein-Sicherungen ausgerüstet.

¹⁾ § 21 (3) StVO

Auch wenn das Fahrrad vorschriftsmäßige Kindersitze aufweist, darf der Transport nur von Fahrern erfolgen, die mindestens 16 Jahre alt sind. Dies gilt ohne Einschränkungen, auch wenn beispielsweise Jugendliche bereits ab dem 15. Lebensjahr Mofas fahren dürfen. Kinder ab dem 7. Lebensjahr dürfen grundsätzlich nicht mehr auf Fahrrädern transportiert werden.

Für die Mitnahme in Fahrradanhängern gilt derzeit noch keine eigene Rechtsnorm. Daher finden die Bestimmungen zum Transport auf Fahrrädern sinngemäß Anwendung. Insbesondere die Altersgrenzen sind auch hier zu beachten.

Belgien

In Belgien gelten seit dem 01.09.1996 neue Bestimmungen zum Transport von Kindern in Kraftfahrzeugen. Diese verschärfen zwar die früheren Regelungen, sind jedoch weiterhin weniger streng als beispielsweise die deutschen Regeln, wie die folgenden Ausführungen zeigen werden. Nach der alten Verordnung war der Transport von Kindern unter 12 Jahren auf den Vordersitzen verboten, es sei denn, eine der drei folgenden Situationen war gegeben:

- hinten keine Sitzplätze vorhanden
- die hinteren Plätze von anderen Kindern unter 12 Jahren belegt
- Kinder in einem für Vordersitze geeigneten Rückhaltesystem.

Die neuen Regelungen beziehen nun die Rücksitze ein und unterscheiden bei den Kindern zwischen zwei Altersklassen. Zunächst gilt weiter ein Transportverbot für Kinder unter 12 Jahren auf den Vordersitzen, es sei denn, die Kinder sitzen in geeigneten Rückhaltesystemen oder benutzen den Erwachsenengurt. Die anderen Ausnahmeregelungen wurden gestrichen. Darüber hinaus gilt eine generelle Regelung, daß Kinder unter 3 Jahren in einem der

Körpergröße und dem Körpergewicht angepaßten Kindersitz transportiert werden müssen, sofern das Fahrzeug damit ausgestattet ist. Fehlt eine entsprechendes Rückhaltesystem, so ist demnach der Transport zumindest auf den hinteren Sitzen nicht verboten. Kinder zwischen 3 und weniger als 12 Jahren müssen ebenfalls in einem geeigneten Kindersitz untergebracht werden, dürfen aber auch wahlweise mit dem Erwachsenengurt gesichert werden. Um kinderreiche Familien nicht zu benachteiligen gelten Ausnahmeregelungen. Danach zählen Kinder unter 12 Jahren auf den Rücksitzen nur zwei Drittel. Dies bedeutet, daß auf einer Rückbank, die drei Plätze aufweist, der Transport von bis zu fünf Kindern erlaubt ist.

Damit fallen die Verschärfungen der belgischen Bestimmungen relativ bescheiden aus, die neue Regelung setzt keine eindeutigen Akzente für ein sicherheitsorientiertes Verhalten beim Transport von Kindern. Auf den hinteren Sitzen ist unter bestimmten Umständen die ungesicherte Mitnahme von Kindern weiterhin möglich. Insbesondere die Regelung, Kinder im Alter von 3 bis 12 Jahren wahlweise im Erwachsenengurt zu sichern, muß als nicht sicherheitsadäquat bezeichnet werden.

Frankreich

In Frankreich ist für den Transport von Kindern im PKW die Benutzung eines geeigneten Rückhaltesystems auf allen Plätzen zwingend vorgeschrieben, sofern die Kinder jünger als 10 Jahre sind. Kinder zwischen 10 und 13 Jahren können wahlweise mit einem Kindersitz oder dem normalen Erwachsenengurt gesichert werden. Auf den Vordersitzen dürfen Kinder unter 10 Jahren nur in Rückhaltesystemen transportiert werden, in denen das Kind entgegen der Fahrtrichtung sitzt.

Die Vorschriften zum Personentransport auf Fahrrädern, Mofas und in Anhängern sind in einem Erlaß vom 24.9.1980 zusammengefaßt. Danach darf auf einem Fahrrad nur ein Passagier transportiert werden.

tiert werden. Dieser darf nicht älter als 14 Jahre sein und muß sich in einem genehmigten Kindersitz befinden. Kinder unter 5 Jahren müssen mit besonderen Gurten gesichert werden. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß für Fahrradanhänger.

Italien

In Italien sind die Vorschriften mit denjenigen in Deutschland vergleichbar. Kinder unter 12 Jahren, die kleiner als 1,50 m sind, dürfen nur in Rückhaltesystemen transportiert werden, die ihrer Körpergröße und ihrem Körpergewicht angepaßt sind. Allerdings existiert eine gravierende Ausnahmeregelung. Wenn kein Rückhaltesystem vorhanden ist, dürfen Kinder unter 3 Jahren auf dem Schoß von Erwachsenen mitgenommen werden, sofern die Erwachsenen älter als 16 Jahre sind und hinten sitzen.

Auf Fahrrädern darf in Italien ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr transportiert werden, sofern es in einem entsprechenden Kindersitz untergebracht und der Fahrer volljährig ist. Fahrradanhänger sind grundsätzlich verboten, so daß sich hier die Frage einer Regelung nicht stellt.

Spanien

In Spanien gelten für die Mitnahme von Kindern in PKW vergleichsweise lockere Vorschriften. Nur auf den Vordersitzen besteht die Verpflichtung, Kinder unter 12 Jahren in Rückhaltesystemen zu sichern. Hinten dürfen dagegen Kinder unter 12 Jahren generell und solche, die älter als 12 Jahre aber kleiner als 150 cm sind, ebenfalls ohne Rückhaltesystem transportiert werden. Dagegen gilt in Spanien ein grundsätzliches Verbot, Passagiere auf Fahrrädern mitzunehmen, es sei denn das Fahrrad ist für einen Passagiertransport gebaut (z.B. ein Tandem). Fahrradanhänger sind ebenfalls grundsätzlich verboten.

Tabelle 30: Sicherungspflicht von Kindern im PKW in fünf Ländern im Vergleich

	Sicherungspflicht vorne	Sicherungspflicht hinten
Deutschland	bis 12 Jahre, kleiner als 1,5 m: Kindersitz	bis 12 Jahre, kleiner als 1,5 m: Kindersitz
Belgien	unter 3 Jahre: Kindersitz	unter 3 Jahre: Kindersitz falls vorhanden
	3 bis 12 Jahre: wahlweise Kindersitz/Erwachsenengurt	3 bis 12 Jahre: wahlweise Kindersitz/Erwachsenengurt falls vorhanden
Frankreich	unter 10 Jahre: Kindersitz entgegen Fahrtrichtung	unter 10 Jahre Kindersitz
	10 bis 13 Jahre: wahlweise Kindersitz/Erwachsenengurt	10 bis 13 Jahre: wahlweise Kindersitz/Erwachsenengurt
Italien	unter 12 Jahre, kleiner als 1,5 m: Kindersitz	unter 12 Jahre, kleiner als 1,5 m: Kindersitz ¹⁾
Spanien	unter 12 Jahre: Kindersitz	<u>keine Vorschrift</u>
	1) Ausnahme: Kinder unter 3 Jahren dürfen auf dem Schoß von Erwachsenen sitzen, die 16 Jahre oder älter sind.	

Betrachtet man die Vorschriften für die Benutzung von Kinder-
rückhaltesystemen im Ländervergleich, so zeigt sich, daß in
Deutschland und Italien eine generelle Verpflichtung besteht,
Kinder bis zur Vollendung des 12. Lebensjahres und wenn sie
kleiner als 150 cm sind, mit geeigneten Rückhaltesystemen zu
sichern, unabhängig davon, ob sie sich auf den Vorder- oder
Rücksitzen befinden. Ähnliches gilt für Frankreich, Kinder
unter 10 Jahren müssen dort immer in einem Kindersitz unter-
gebracht sein, und zwar vorne nur entgegen der Fahrtrichtung,
solche zwischen 10 und 13 Jahren können wahlweise auch mit dem
Erwachsenengurt angeschnallt werden. Bemerkenswert ist in die-
sem Zusammenhang die Erlaubnis in Italien, Kleinkinder unter 3
Jahren hinten ungesichert auf dem Schoß transportieren zu dür-
fen.

In Belgien müssen Kinder unter 3 Jahren in Kindersitzen trans-
portiert werden, Kinder zwischen 3 und 12 Jahren können wahl-
weise auch mit dem Erwachsenenengurt gesichert werden. Die Ver-
pflichtung zur Benutzung der Kindersitze gilt nur für den Fall,

daß tatsächlich das Fahrzeug mit solchen ausgestattet ist. Fehlenden Kindersitze, so ist zumindest auf den Rücksitzen ein ungesicherter Transport nicht verboten.

Die spanischen Vorschriften sehen gar keine Verpflichtung vor, Kinder auf den Rückbänken in Kindersitzen zu sichern. Nur auf den Vordersitzen ist die Benutzung von Kindersitzen für Kinder unter 12 Jahren vorgeschrieben. Hier stellt der Gesetzgeber insofern erheblich niedrigere Anforderungen an die Sicherheitspflicht von Kindern.

Tabelle 31: Vorschriften für den Transport von Kindern auf Fahrrädern

	Mindestalter des Fahrers	Maximale Kinderzahl	Höchstalter der Kinder
Deutschland	16 Jahre	- ¹⁾	unter 7 Jahre
Belgien	-	- ¹⁾	-
Frankreich	-	1	14 Jahre
Italien	18 Jahre	1	8 Jahre
Spanien	-	- ²⁾	-
	- keine Regelung 1) nur in besonderen Kindersitzen, an einem Fahrrad sind maximal zwei Sitze montierbar 2) generelles Personentransportverbot		

Für die Mitnahme von Kindern auf Fahrrädern stellt sich die Situation in den fünf untersuchten Ländern ebenfalls sehr unterschiedlich dar. In Spanien gilt ein generelles Verbot für den Personentransport auf Fahrrädern. In den anderen Ländern ist die Mitnahme von Kindern in besonderen Sitzen unter bestimmten Bedingungen erlaubt. Die italienischen Vorschriften erlauben den Transport eines Kindes von höchstens 8 Jahren, stellen allerdings die Bedingung, daß der Fahrer volljährig sein muß. In Frankreich ist die Mitnahme von einem Kind bis zu 14 Jahren unabhängig vom Alter des Fahrers erlaubt. In Deutschland dürfen auch zwei Kinder gleichzeitig transportiert werden, diese müssen unter 7 Jahre alt sein, der Fahrer muß dagegen ein Mindestalter von 16 Jahren aufweisen. Die belgischen Vorschriften sind

dagegen völlig unspezifisch, sie verlangen lediglich die Benutzung von Kindersitzen.

Für den Transport von Kindern in Fahrradanhängern gelten in Deutschland und Frankreich sinngemäß die dargestellten Vorschriften für die Mitnahme auf Fahrrädern. Die belgischen Verordnungen machen zu Fahrradanhängern keine speziellen Aussagen. In Italien und Spanien sind Fahrradanhänger verboten.

Damit zeigt sich, daß trotz aller Bemühungen auf EU-Ebene die gesetzlichen Vorschriften der fünf EU-Staaten weitreichende Unterschiede aufweisen. Auf der anderen Seite wird deutlich, daß eine strengere Gesetzgebung keine Garantie dafür ist, daß das Unfallgeschehen weniger dramatisch ausfällt. So verunglücken in Italien trotz einer strengen Gesetzgebung, ähnlich wie in Belgien und Spanien die Hälfte der betroffenen Kinder im Auto, in Deutschland und Frankreich sind die Anteile deutlich niedriger. Dies ist nicht zuletzt das Ergebnis der Tatsache, daß die gesetzlichen Regelungen vielerorts nur begrenzt oder, wie im Süden Italiens zu beobachten, gar nicht beachtet werden. Mit eben diesen Beobachtungen beschäftigt sich das folgende Kapitel.

4. VERHALTENSBEOBSACHTUNGEN VON KINDERN IN FÜNF LÄNDERN

Nachdem die vorangehenden Kapitel auf relativ abstrakte Weise die Unfallverwicklung von Kindern sowie die relevanten Vorschriften des Straßenverkehrs dargelegt haben, folgt nun eine auf konkreten Beobachtungen basierende Darstellung von Verhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr.

Die Grundlage hierfür bilden Beobachtungen in den fünf europäischen Ländern, über deren Unfallzahlen und gesetzliche Grundlagen wir bereits berichtet haben, also Deutschland, Belgien, Italien, Frankreich und Spanien.

Die Beobachtungen erfolgten in jedem Land in einer Millionenstadt, in der Regel der Hauptstadt, sowie in kleineren Städten in einer Größenordnung von 5.-30.000 Einwohnern.

Im einzelnen fanden Beobachtungen an folgenden Orten statt:

Deutschland: München
Köln
Jülich

Belgien: Brüssel
Tongeren

Frankreich: Paris
Villers-Cotterêts

Italien: Rom
Casalpusterlengo
Ronciglione

Spanien: Madrid
Chinchon

Selbstverständlich kann die Auswahl der Städte und der Beobachtungspunkte in keiner Weise für sich in Anspruch nehmen, ein repräsentatives Abbild des jeweiligen Landes zu liefern, wie überhaupt in diesem Kapitel weitgehend darauf verzichtet wird, Aussagen und Ergebnisse zu quantifizieren. Stattdessen wird der Versuch unternommen, sicherheitsrelevante Gegebenheiten als situative Ganzheit zu beschreiben, ein Vorgehen, das sich insbesondere bei einem internationalen Vergleich anbietet. Auf diese Weise liefern die Ergebnisse, ohne im statistischen Sinne repräsentativ zu sein, einen Einblick in landestypische Strukturen und Verhaltensmuster.

Der Schwerpunkt der Beobachtungen liegt dabei auf Verhaltensweisen der Kinder als Fußgänger, wobei sowohl über Präsenz und Verhalten der Kinder im Straßenraum und das Verhalten erwachsener Begleitpersonen wie über das Queren von Straßen berichtet wird. Hieran schließt sich eine kurze Betrachtung der Kinder als Radfahrer an, die allerdings wegen der geringen Zahl der Beobachtungsfälle, insbesondere in den Großstädten außerhalb Deutschlands, eher anekdotischen Charakter hat.

Zum Schluß dieses Kapitels erfolgt ein Vergleich der Schulwegsituation in den fünf Ländern, wobei hier deutlich wird, wie strukturelle Gegebenheiten die Risiken von Kindern beeinflussen.

Ausgespart bleiben an dieser Stelle Beobachtungen über das Sichern von Kindern im Auto. Hierüber berichtet Kapitel 8.

4.1 Kinder als Fußgänger

Kinder sind in den fünf Untersuchungsländern in sehr unterschiedlichem Umfang im Straßenverkehr anzutreffen. Aus diesem Grunde beschäftigt sich der einleitende Unterabschnitt mit der Präsenz der Kinder im Straßenraum.

Ein besonderes Risiko stellt dabei für die Kinder in allen Ländern das Queren der Straße dar. Die beiden folgenden Unterabschnitte zeigen in diesem Zusammenhang die Probleme einmal im Bereich von Lichtsignalanlagen und dann an Stellen, die entweder durch Zebrastreifen oder gar nicht gesichert sind.

Insbesondere kleinere Kinder bewegen sich vielerorts nur in Begleitung Erwachsener im Straßenverkehr. Die Schwierigkeiten und Konflikte, die hierbei auftreten können, beschreibt der vierte Punkt dieses Abschnitts.

4.1.1 Präsenz und Verhalten von Kindern im Straßenraum

Außerhalb der Schulferien und schulfreier Tage bestimmen die Unterrichtszeiten in erheblichem Umfang die Präsenz von schulpflichtigen Kindern auf der Straße. Hierbei ist zu beachten, daß in einigen Ländern, z.B. in Frankreich, der Besuch der "Ecole maternelle", eine Form des Kindergartens, quasi obligatorisch ist, und damit auch Kinder unter 6 Jahren in den Rhythmus dieser Institutionen eingebunden sind. Auf die Bedeutung der Schule zur Strukturierung des Tagesablaufs und damit der Verkehrsteilnahme werden wir in Abschnitt 4.3 noch näher eingehen. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß Schulkinder in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien in der Regel bis in die Nachmittagsstunden Unterricht haben und aus diesem Grunde vor 16.00 Uhr nur äußerst selten im Straßenbild anzutreffen sind. Dies ist in Deutschland anders, wo der Nachmittagsunterricht die Ausnahme ist, Kinder von daher schon am frühen Nachmittag im Straßenraum zu sehen sind. Der Zeitraum der potentiellen Verkehrsteilnahme variiert von Land zu Land und hängt vom jeweiligen Lebensrhythmus ab. So liegt der Zeitpunkt, zu dem die Kinder die Straße am Abend wieder verlassen, in Spanien deutlich später als in den anderen Ländern. Diese Verschiebung in den Abend erfolgt parallel zu den Ladenöffnungszeiten. Läden öffnen in Spanien nach der Mittagspause häufig erst gegen 16.00

oder 17.00 Uhr. Hinzu kommt, daß die Abendmalzeit erst gegen 21.00 - 22.00 Uhr eingenommen wird. Derartige kulturelle Muster definieren den Tagesablauf und die Verkehrsbeteiligung nicht nur der Erwachsenen, sondern auch der Kinder in entscheidender Weise.

Lassen wir bei den folgenden Betrachtungen die Kinder auf dem Weg zur und von der Schule einmal außer Betracht, ergibt sich für die Präsenz von Kindern im Straßenraum in den fünf Ländern folgendes Bild:

In Deutschland sind Kinder ganztägig durchaus häufig im Straßensbild anzutreffen. In der Kleinstadt fanden sich bei Beobachtungen schon am frühen Morgen Kinder im Vorschulalter in Begleitung von Erwachsenen auf der Straße. Ab Mittag bestimmen zunehmend schulpflichtige Kinder das Bild, deren Erscheinung jedoch eng an die jeweiligen Unterrichtszeiten gekoppelt ist, die bis 14.00 Uhr reichen. Während der Beobachtungsphasen am Nachmittag fanden sich zahlreiche Kinder in den Einkaufsbereichen oder in Parkanlagen von Köln und Jülich. Auch auf den Spielplätzen waren zahlreiche Kinder anzutreffen.

Einen ganz anderen Eindruck vermitteln die Beobachtungen in Belgien. Bedingt durch den späten Schulschluß sind dort vor 16.00 Uhr kaum Kinder anzutreffen, und bis zu diesem Zeitpunkt sieht man vergleichsweise selten Erwachsene mit kleineren Kindern. Zudem vermitteln die belgischen Kinder den Eindruck, daß sie nur kurz im Straßenraum verweilen, sodann bald wieder nach Hause oder in Häuser von Freunden gehen und damit von der Straße verschwunden sind. Hierbei ist anzumerken, daß alle Beobachtungen, auf die hier Bezug genommen wird, bei gutem, trockenem Wetter stattfanden, die ein "Draußenspielen" fördern.

In Frankreich, wo die Schule ebenfalls bis in den Nachmittag dauert, sind mit Ausnahme des Mittwochs ebenfalls vor 16.00 Uhr kaum Kinder im Straßenraum zu beobachten. Anders als in Belgien

trifft man dort nach 16.00 Uhr häufiger Kinder in Begleitung Erwachsener, die Einkäufe tätigen.

Ähnlich der Situation in Frankreich oder Belgien beenden die Kinder in Italien ebenfalls erst am Nachmittag ihren Schulalltag. Entgegen den Erwartungen, die sich insbesondere am Bild der Kinderfreundlichkeit dieses Landes orientieren, sind Kinder im italienischen Straßenverkehr erst spät und nur relativ vereinzelt anzutreffen. Deren Präsenz auf der Straße - sei es in Begleitung einkaufender Erwachsener, sei es allein oder in Gruppen auf Straßen, Plätzen oder in Cafés - ist insbesondere in Rom ausgesprochen begrenzt. In zentralen Bereichen der Stadt trifft man kaum Kinder auf der Straße. Auch in den innenstadtnahen Quartieren sind Kinder eher selten auf der Straße. Selbst in den Trabantenstädten Roms, weit außerhalb des Zentrums, zeigt sich die gleiche Situation. Dort existieren große Innenhöfe in Wohnanlagen, abgesperrte Privatstraßen, die von Anwohnern zum Parken genutzt werden, Wiesen zwischen Häuserblocks, Parkanlagen und viele andere Räume, die zum Spielen geradewegs einladen. Doch auch an diesen Örtlichkeiten gilt: Sie werden gar nicht oder nur wenig von Kindern genutzt. Lediglich in Einzelfällen trifft man Kinder mit einem Ball oder mit Kinderfahrrädern zum Spielen. In einem Wohngebiet im Südosten von Rom, welches schätzungsweise 4-5.000 Einwohner beherbergt, zählten wir an einem sonnigen Frühlingsnachmittag insgesamt 5 Kinder beim Radfahren auf einer Asphaltfläche, 5 Kinder beim Fußballspielen auf der Wiese und 20 Kinder auf einem Spielplatz. Dagegen quoll der im Erdgeschoß eines Wohnhochhauses befindliche Spielsalon fast über vor Kindern und Jugendlichen, wobei die Kinder sich häufig auf dem direkten Weg von der Wohnung zu diesem Treffpunkt und zurück bewegten.

Als Resümee bleibt festzuhalten, daß in den italienischen Beobachtungsstädten Kinderspiele auf der Straße oder in anderen Räumen, die vom Kraftverkehr frequentiert werden, fast nicht existieren und generell die Präsenz von Kindern im Straßenver-

kehr ausgesprochen begrenzt ist. Spielplätze sind wenig verbreitet, Stadtparks häufig eher für ältere Menschen als Ort der Ruhe eingerichtet, und in eben dieser Form werden sie auch genutzt.

Das verbreitete Fehlen von Kindern im Straßenraum in einem Land, in dem Kinder einen hohen Stellenwert besitzen, ist zumindest überraschend und wirft die Frage nach möglichen Gründen auf. Ein Blick auf die Entwicklung der letzten Jahrzehnte, wie sie von Ortsansässigen geschildert wird, liefert eine Reihe möglicher Erklärungen. So schildert der Vater zweier Kinder, der seit über 20 Jahren im Borgo-Viertel in der Nähe des Vatikans lebt, die Entwicklung wie folgt: Früher spielten hier nachmittags zahlreiche Kinder auf der Straße. Als der Kraftfahrzeugverkehr zunahm, wurde die Situation für Kinder immer gefährlicher. Die Eltern machten sich Sorgen und hielten die Kinder häufiger von der Straße weg. Zeitlich parallel erfolgte die "familiendeckende" Verbreitung von Fernsehgeräten sowie die Ausdehnung an Programmen und Programmzeiten. Das Fernsehen ersetzte insoweit die gefährlich gewordene Umwelt "Straße". Mittlerweile ist aufgrund von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zwar wieder ein massiver Rückgang des Fahrzeugverkehrs in diesem Viertel eingetreten, eine Straße wurde zwischenzeitlich sogar zur Fußgängerzone erklärt, und die Kinder hätten den benötigten Freiraum auf der Straße wieder zur Verfügung, aber die Kinder kommen nicht mehr auf die Straße zurück. Ursache hierfür ist, daß sich ihre Gewohnheiten nachhaltig geändert haben. Das Fernsehen behält seine Bedeutung für die Freizeit am Nachmittag. Vielmehr kommen in jüngster Zeit noch Heimcomputer und Videospiele als weitere Indoor-Aktivitäten hinzu.

Ein völlig anderes Bild ergibt sich in den spanischen Beobachtungsstädten. Die Kinder nehmen dort zwar auch erst ab 16.00 Uhr am Straßenleben teil, sie nutzen die Zeit bis 20.00 oder 21.00 Uhr jedoch ausgiebig. Ausgesprochen beliebt sind die Einkaufsbummel zwischen 18.00 und 20.00 Uhr. Hierbei ist häufig

die ganze Familie unterwegs. Die Männer kommen teilweise direkt von der Arbeit. Die Kinder haben teilweise noch ihre Schultaschen dabei. Zahlreiche Kinder sind auch allein oder in Gruppen mit anderen Kindern unterwegs, um kleinere Besorgungen zu erledigen. Auch in den Einkaufsgalerien und -zentren begleiten die Kinder häufig die Erwachsenen. Sie spielen dabei häufig auf den Rolltreppen, während die Erwachsenen sich die Auslagen anschauen oder einkaufen.

Spielplätze sind dagegen in Madrid wenig verbreitet. Meist befinden sie sich zudem in einem wenig gepflegten Zustand. Dafür nutzen die Kinder jedoch andere Möglichkeiten, die der Stadtraum bietet. Selbst in der Innenstadt trifft man Kinder beim Fußballspielen auf Höfen an, Rampen werden genutzt, um mit dem Kinderfahrrad "Schuß-Fahrten" zu üben, und Mauervorsprünge bieten Gelegenheit für Kletterübungen.

Faßt man die Beobachtungen zur Präsenz der Kinder auf der Straße - sofern es sich nicht um den Schulweg handelt - zusammen, so ergibt sich folgendes Bild:

- 1) In Spanien und Deutschland trifft man häufiger als in den anderen Ländern Kinder am Nachmittag auf der Straße an. Sie sind in Begleitung Erwachsener beim Einkaufsbummel oder beim Spielen auf Bürgersteigen, Wiesen, in Parks oder Höfen anzutreffen. Aufgrund der unterschiedlichen Tagesabläufe finden diese Aktivitäten der Kinder in Spanien erheblich später statt als in Deutschland.
- 2) In Belgien und Frankreich ist die Präsenz der Kinder im Straßenverkehr weniger ausgeprägt. Nach der Schule verbleibt nur wenig Zeit für Spielaktivitäten auf der Straße. Insbesondere in den französischen Beobachtungsstädten gewinnt man den Eindruck, daß sich die Kinder während des gesamten Tages meist in Institutionen aufhalten und damit

außerhalb der Schulwege nur in begrenztem Umfang am Verkehr auf öffentlichen Straßen teilnehmen.

- 3) Besonders auffällig ist das Fehlen der Kinder auf den Straßen der italienischen Beobachtungsstädte. Offensichtlich haben sich dort die Aktivitäten der Kinder stark in den häuslichen Bereich verlagert. Öffentliche Flächen werden selbst in verdichteten Wohnvierteln von Kindern kaum frequentiert. Diese Tatsache ist mit Sicherheit mitverantwortlich für die relativ guten Ergebnisse der italienischen Unfallstatistik für Kinder.

Wie die Kinder sich im Verkehr insbesondere beim Queren von Straßen verhalten, schildern die beiden folgenden Unterabschnitte.

4.1.2 Kinder beim Überqueren der Straße

Das Überqueren der Straße stellt an Kinder hohe Anforderungen. Um zu entscheiden, ob ein sicheres Betreten der Fahrbahn möglich ist, muß das Kind ausgeprägte Fähigkeiten der räumlichen Orientierung besitzen. Insbesondere die richtige Abschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen ist eminent wichtig. Daß diese Fähigkeiten ein gewisses Mindestalter voraussetzen, wird im Rahmen der Diskussion der Leistungsfähigkeit von Kindern in Kapitel 6 näher dargelegt.

Höchste Anforderungen stellt in diesem Zusammenhang das Queren der Straße an kreuzungsfreien Straßenabschnitten, da hier die Fahrzeuge in aller Regel relativ schnell fahren. Aus diesem Grunde wird Kindern immer wieder empfohlen, derartige Querungen zu vermeiden und sichere Querungsstellen aufzusuchen. Vorteile ergeben sich zum Beispiel beim Queren an Knoten, da hier die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer generell stärker gefordert ist. Zudem sind insbesondere abbiegende Fahrzeuge gezwungen,

ihre Geschwindigkeit zu reduzieren. Auch gilt an Knotenpunkten der Fußgängervorrang vor abbiegenden Fahrzeugen, wenngleich hier festzuhalten ist, daß die Kenntnis über diesen Vorrang weder bei Fußgängern noch bei Kraftfahrern sehr verbreitet ist.

Nachteilig bei Querungen an unsignalisierten Knoten, die auch keine Zebrastreifen besitzen, ist für Kinder allerdings die Komplexität der Verkehrsbeziehungen. Das Kind muß erkennen, ob ein Fahrzeug ab- oder einbiegen will und dabei den eigenen Quersungsweg kreuzt. Diese Situation verbessert sich schlagartig, wenn der Knoten eine Signalanlage besitzt. Eine solche Anlage bedeutet einen regelrechten Qualitätssprung im Hinblick auf leichtes und sicheres Überqueren der Straße. Unter der Voraussetzung, daß Fahrzeugführer die Signalanlage auch tatsächlich beachten, gewähren Lichtsignale den Kindern den umfangreichsten Schutz. Die Aufgabe für die Kinder wird einfacher, weil keine komplizierten Geschwindigkeits- und Entfernungsschätzungen von ihnen verlangt werden, sondern die Konzentration auf das Fußgängerlichtsignal und dessen Beachtung normalerweise zum sicheren Queren ausreichen.

Weit weniger Schutz als Lichtsignalanlagen bieten dagegen Zebrastreifen, die zwar dem Fußgänger den Vorrang einräumen, der de facto von den Kraftfahrern jedoch vielfach mißachtet wird.

Welches Verhalten Kinder und Kraftfahrer an Lichtsignalanlagen und Zebrastreifen in den fünf Ländern an den Tag legen, beschreiben die beiden folgenden Unterabschnitte. Querungen an Streckenabschnitten wurden bei den Beobachtungen dagegen bewußt ausgeklammert, da hier die Zahl der zu beobachtenden Parameter und Variablen so groß ist, daß dies im Rahmen der hier vorgelegten Studie nicht leistbar war.

4.1.2.1 Verhalten an Lichtsignalanlagen

Die Schutzfunktion einer Signalanlage ist für alle Beteiligten erst dann gegeben, wenn sich die Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten. Dies gilt in besonderer Weise für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer und ganz besonders für Ältere und Kinder, da diese Gruppen bei eventuellen Unfällen durchweg stärker gefährdet sind als die Insassen von Kraftfahrzeugen.

Um zu erfahren, wie sich Kinder an ampelgeregelten Knoten verhalten, wurden Beobachtungen an insgesamt 21 Meßpunkten in den fünf Untersuchungsländern durchgeführt. Registriert wurde bei den Beobachtungen nicht allein die Tatsache, ob Kinder bei Rot oder Grün queren. Zusätzlich wurde eine Reihe von Merkmalen erfaßt. Hierzu gehörten das Geschlecht der Kinder und eine Einteilung nach Alter in die beiden Kategorien "unter 8 Jahre" bzw. "8 Jahre und älter". An situativen Merkmalen wurde festgehalten, ob die "Kinder in Begleitung Erwachsener" oder "ohne Erwachsene" unterwegs waren. Für die Kinder, die ohne Erwachsene angetroffen wurden, erfolgte eine Einteilung in die beiden Kategorien "allein" und "in Gruppen".

Die Ergebnisse zur Beachtung der Lichtzeichen beziehen sich auf die Gesamtzahl der angetroffenen, querenden Fußgänger. Unter diesen befinden sich auch solche, die die Signalanlage bei Grün erreichten und die Straße dann vorschriftsmäßig überquerten. Diese Fußgänger hatten praktisch gar keine Möglichkeit, eine Rotlichtmißachtung zu begehen. Würde man die angetroffenen Rotlichtsünder nur auf die Zahl der Fußgänger, die bei Rot an der Signalanlage eintrafen, beziehen, ergäben sich wesentlich höhere Prozentwerte als die in den folgenden Tabellen angegebenen Anteile an Rotgängern.

Neben der Lichtzeichenbeachtung wurden auffällige Verhaltensweisen der Kinder oder der begleitenden Erwachsenen regi-

striert. Hierzu gehörte die Gehgeschwindigkeit der Fußgänger. Es wurde registriert, ob die Überquerungen besonders langsam, auffällig schnell oder im Laufen erfolgten. Insgesamt umfassen die Beobachtungen etwa 1.400 Querungen von Kindern an Signalanlagen.

Deutschland

Die Beobachtungen zum Verhalten an Signalanlagen erfolgten in Deutschland an 7 ampelgeregelten Kreuzungen (N = 533 Kinder) sowie an einer Drucktastenampel an der Strecke vor einer Schule (N = 52 Kinder). Insgesamt stützen sich die Ergebnisse auf die Querungen von 585 Kindern. Über das Verhalten an den 7 Kreuzungen berichtet die folgende Tabelle.

Tabelle 32: Verhalten an Signalanlagen in Deutschland

I. Kinder in Begleitung Erwachsener	
Beobachtete Kinder N = 36	
Anteil Rotgänger	14%
II. Kinder ohne Erwachsene	
Beobachtete Kinder N = 497	
Anteil Rotgänger gesamt	34%
Anteil Rotgänger bei männlichen Kindern	42%
Anteil Rotgänger bei weiblichen Kindern	25%
Anteil Rotgänger bei Kindern alleine	39%
Anteil Rotgänger bei Kindern in Gruppen	32%
Anteil Kinder, die schnell queren/laufen	5%

Nur ein kleiner Teil der Kinder befand sich bei den Beobachtungen in Begleitung Erwachsener. In diesen Fällen handelte es sich fast ausschließlich um Kinder unter 8 Jahren. Die Erwachsenen respektierten in der Mehrzahl der Fälle das Rotlicht, aber immerhin 14% querten bei Rot. In einer Situation kam es dabei zu einem ernststen Konflikt zwischen den Fußgängern und einem Kraftfahrzeug. An einer Kreuzung in München lief ein äl-

terer Herr, wahrscheinlich der Großvater, mit einem etwa 4-jährigen Jungen bei Rot über die Fahrbahn und hatte die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeuges offensichtlich unterschätzt. Der Kraftfahrer konnte nur durch ein starkes Bremsmanöver einen Unfall vermeiden. Dies war nicht der einzige Fall, bei dem sich Verhaltensweisen der Erwachsenen als außerordentlich sicherheitsabträglich erwiesen. Beobachtungen insbesondere im Bereich von Schulen und Kindergärten zeigten, daß Eltern, die ihre Kinder mit dem Kraftfahrzeug bringen oder abholen, oft minimale Umwege scheuen. So querten die Mütter mit ihren Kindern häufig in unmittelbarer Nähe einer signalisierten Furt, um einen geringfügigen Umweg zu ihrem Fahrzeug auf der anderen Straßenseite zu vermeiden.

Wie Tabelle 32 zeigt, querte die Mehrzahl der beobachteten Kinder die Signalanlage ohne die Begleitung von Erwachsenen. Diese Kinder waren überwiegend älter als 8 Jahre. Der Anteil derer, die das Rotlicht mißachten, liegt in dieser Gruppe bei 34%. Die Rotgänger-Anteile bewegen sich an den sieben untersuchten Anlagen zwischen 20% und über 60%. Die höchste Rate findet sich vor einer Realschule, dort querten die Kinder in zwei Zügen eine 4-spurige Straße mit Straßenbahnlinie im Mittelbereich. Die Querungen fanden dort überwiegend in Gruppen statt. Meist startet einer aus der Gruppe die Rotquerung und die anderen zogen - häufig ohne sich abzusichern - nach. Die "Initialzündung" eines einzelnen Regelverletzers reicht in solchen Fällen vielfach aus, eine ganze Gruppe bei Rot in Bewegung zu setzen.

Deutliche Unterschiede bei der Rotlichtbeachtung zeigen sich in Abhängigkeit vom Geschlecht der Kinder. Jungen queren erheblich häufiger bei Rot als Mädchen. Der Anteil liegt bei den Jungen mit 42% fast doppelt so hoch wie bei Mädchen (25%). Die Unterschiede bei der Signalbeachtung zwischen Kindern, die allein queren, und denjenigen, die in Gruppen unterwegs sind, fallen dagegen gering aus: Die Zahl der Rotgänger ist bei den

alleingehenden Kindern etwas höher als bei denjenigen, die sich in einer Gruppe bewegen.

Überraschend selten überqueren die Kinder die Fahrbahn in schnellem Schritt oder laufend. Dieses Verhalten wurde lediglich in 5% der Fälle beobachtet.

Faßt man die Beobachtungen zusammen, fällt der relativ hohe Anteil an Rotgängern auf, der wesentlich höher liegt, als der, der in der UNIROYAL-Untersuchung über Fußgänger ermittelt wurde. Dort lag bei Beobachtungen in Berlin die Zahl der Rotgänger bei 5% (ELLINGHAUS + STEINBRECHER, 1992 S. 59). Allerdings ist hierzu festzuhalten, daß in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle die Rotquerungen problem- und gefahrlos abliefen, weil sich kein Fahrzeug näherte. Bedenklich sind in diesem Zusammenhang allerdings die "Mitzieheffekte". Wie bereits angedeutet, reicht häufig ein Kind, das bei Rot geht, als Initialzündung, um andere folgen zu lassen. Zwischen dem "Initiator" und dem letzten, der folgt, liegen zum Teil aber so erhebliche Zeiträume, daß sich zwischenzeitlich ein Fahrzeug genähert haben kann.

Deutlich weniger Rotlichtverstöße fanden wir bei zusätzlichen Beobachtungen an einer Drucktastenampel vor einer Kölner Grundschule. Die Signalanlage befindet sich an der Strecke genau gegenüber dem Schuleingang und reagiert mit minimaler Verzögerung auf die Anforderung des Grünlichts. Von den 52 beobachteten Kindern querte nur ein einziges bei Rot. Alle anderen benutzten die Anlage vorschriftsmäßig, unabhängig davon, ob sie allein oder in einer Gruppe gingen. Etwa die Hälfte der Kinder waren unter 8 Jahren, aber nur vier von diesen kamen in Begleitung Erwachsener. Alle anderen absolvierten den Schulweg allein bzw. mit Schülerkollegen. Nur wenige Kinder rannten über die Fahrbahn, ohne daß hierfür ein Grund erkennbar gewesen wäre.

Das Verhalten der kleinen Kinder an der Drucktastenampel ist von Disziplin geprägt. Daß jedoch nicht nur Geduld sondern auch

Umsicht zu den Tugenden zahlreicher junger Schüler gehört, verdeutlicht eine Situation vor einer Grundschule in München. Dort waren an der Ampel die Fußgängersignale auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch einen liefernden LKW verdeckt. Drei etwa 7-jährige Mädchen beratschlagten kurz, was nun zu tun sei. Sie kamen schnell auf die Idee, mit einem Schritt auf die Fahrbahn zu treten, sich umzudrehen und auf diese Weise die Fußgängersignale an dem Ampelmast auf ihrer Seite zu beobachten. Als dort das grüne Fußgängersymbol aufleuchtete, querten sie die Fahrbahn.

Belgien

Die Beobachtungen über das Verhalten an Lichtsignalanlagen in Belgien stützen sich auf 220 Kinder. Von diesen befanden sich 89 in Begleitung Erwachsener. Bei den begleiteten Kindern handelt es sich in aller Regel um solche im Alter bis 8 Jahre. Das Verhalten der Erwachsenen bei den Querungen gestaltet sich dabei wie folgt: Sie nehmen die Kinder vor dem Überqueren der Straße meistens an die Hand, auf dem Überweg lassen sie sie dann wieder allein laufen. In 29% der Fälle querten die Erwachsenen dabei mit den Kindern bei Rot. Die folgende Tabelle zeigt das ganze Ausmaß der Lichtsignalmißachtung, die insbesondere unter den Jungen und in Gruppen sehr groß ist.

Tabelle 33: Verhalten an Signalanlagen in Belgien

I. Kinder in Begleitung Erwachsener	
Beobachtete Kinder N = 89	
Anteil Rotgänger	29%
II. Kinder ohne Erwachsene	
Beobachtete Kinder N = 131	
Anteil Rotgänger gesamt	40%
Anteil Rotgänger bei männlichen Kindern	60%
Anteil Rotgänger bei weiblichen Kindern	32%
Anteil Rotgänger bei Kindern alleine	28%
Anteil Rotgänger bei Kindern in Gruppen	64%
Anteil Kinder, die schnell queren/laufen	8%

An den drei ausgewählten Signalanlagen wurden 131 Kinder ohne Begleitung Erwachsener registriert. 40% der Kinder querten an diesen Kreuzungen bei Rot. Dabei ist in vielen Fällen ein ausgesprochen nachlässiges Sicherheitsverhalten bei den Kindern zu beobachten. Insbesondere bei Querungen in Gruppen wirken die Kinder sehr verträumt und achten nur unzureichend auf den Fahrzeugverkehr.

Daß die Rotlichtbeachtung häufig nicht so ernst genommen wird, verdeutlichte ein Situation in Brüssel. In der Umgebung einer Schule stand eine Polizistin neben zwei etwa 10-jährigen Mädchen an der Ampel und wartete auf Grün. Die Fußgängersignale zeigten an dieser Stelle relativ lange Rot und die Fahrbahn war nicht sehr stark befahren. Eine Querung bei Rot war demnach relativ ungefährlich. Aufgrund der Anwesenheit der Schülerinnen wollte die Polizistin nicht einfach bei Rot queren und entschied sich für eine interessante Verhaltensweise: Um zu vermeiden, bei Rot zu gehen, betrat sie die Fahrbahn, stellte sich quer zur Fahrtrichtung, breitete die Arme aus, winkte die Mädchen über die Straße und ging dann selber hinterher. Auf diese Weise hatte keiner der Beteiligten ein Verkehrsvergehen begangen.

Die männlichen Kinder queren deutlich häufiger bei Rot als die Mädchen. Der Rot-Anteil der Jungen liegt fast doppelt so hoch. Noch größer ist der Unterschied zwischen Querungen von Kindern, die allein und in Gruppen gehen. Bei den Kindergruppen liegt der Rotgänger-Anteil bei 64%. In Zusammenhang mit dem Einfluß des Geschlechts kristallisierten sich als kritischste Kategorie die Jungen beim Queren in Gruppen heraus. Zwei Drittel von diesen Jungen querten bei Rot. Der Anteil der Kinder, die die Straße auffällig schnell oder im Laufschrift überqueren, liegt bei 8%.

Zusätzliche Beobachtungen an einer Kreuzung mit Signalanlage zeigten, daß das Ausmaß der Rotlichtmißachtung auch eine Funktion der baulichen Gestalt der Knotenpunkte ist. An einer ampelgeregelten Fußgängerfurt, die in der Nähe einer Schule lag und über 6 Spuren führte, traute sich von etwa 160 beobachteten Schülern kein einziger, bei Rot zu gehen. Es versammelten sich große Trauben von Kindern am Fahrbahnrand, alle warteten diszipliniert auf das Grünlicht.

Frankreich

In Frankreich erfolgten die Beobachtungen von Kindern an Signalanlagen in Paris und Villers-Cotterêts. Analysiert wurde das Verhalten von insgesamt 229 Kinder. Wie die folgende Tabelle zeigt, querte rund ein Viertel der Kinder in Begleitung von Erwachsenen. Diese Kinder waren fast ausschließlich jünger als 8 Jahre und wurden von den Erwachsenen an der Hand geführt. Jeder zweite dieser Erwachsenen überquerte die Straße bei Rot. Der Rotgänger-Anteil dieser Gruppe ist im Vergleich der fünf Untersuchungsländer der mit Abstand höchste.

Tabelle 34: Verhalten an Signalanlagen in Frankreich

I. Kinder in Begleitung Erwachsener	
Beobachtete Kinder N = 59	
Anteil Rotgänger	51%
II. Kinder ohne Erwachsene	
Beobachtete Kinder N = 170	
Anteil Rotgänger gesamt	64%
Anteil Rotgänger bei männlichen Kindern	47%
Anteil Rotgänger bei weiblichen Kindern	70%
Anteil Rotgänger bei Kindern alleine	49%
Anteil Rotgänger bei Kindern in Gruppen	69%
Anteil Kinder, die schnell queren/laufen	4%

Die Rotlichtmißachtung der 170 beobachteten Kinder, die sich nicht in Begleitung Erwachsener befanden, liegt mit 64% ebenfalls sehr hoch. Insbesondere dann, wenn Kinder in Gruppen auftreten, z.B. nach Schulschluß in der Nähe der Schule, wird die Ampel kaum zur Kenntnis genommen. Rotquerungen finden dann nicht etwa nur statt, wenn sich kein Fahrzeug nähert, vielmehr werden Kraftfahrer durchaus zum Abbremsen bis hin zum Stillstand gezwungen, auch wenn deren Ampel grün zeigt. Dieses Durchsetzen regelwidrigen Verhaltens gelingt allerdings nur, wenn die Gruppe groß genug ist und die Querung geschlossen angegangen wird. Allerdings vermitteln die Beobachtungen die Erfahrung, daß vielfach nur wenige beteiligte Schüler das "Rotgehen" initiieren, die anderen Kameraden folgen dann - in der Regel in Gespräche vertieft - ohne auf die Lichtsignalanlage zu achten.

Neben diesem zum Teil fast als provokant zu bezeichnende Queren fällt ein anderes Verhalten der Kinder in Frankreich auf: Sie zeigen zum Teil beim Queren der Straße ein hohes Maß situativer Angepaßtheit, das man auch als Professionalität bezeichnen könnte. Ein derartiges Verhalten ist an vielen Kreuzungen - besonders in Paris - eine sinnvolle Strategie für die eigene Si-

cherheit. Der Grund hierfür liegt in der Art der Signalisierung, die zu zahlreichen Konflikten zwischen abbiegenden Fahrzeugen und Fußgängern führt. Die Kreuzungen sind räumlich häufig so groß und komplex, daß die Fahrzeuge nach dem Abbiegen schon eine größere Distanz zurückgelegt haben, bevor sie an der Fußgängerfurt der Querstraße ankommen, auf der die Fußgänger Grün haben. Die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge sind dann bereits wieder relativ hoch, der Zusammenhang zum Abbiegen ist nicht mehr so klar zu erkennen und entsprechend erkennen und respektieren einige Kraftfahrer den Vorrang der Fußgänger auf der Furt nicht. An diesen Kreuzungen kann es manchmal für die Fußgänger sicherer sein, bei Rot zu gehen, als bei Grün die Konflikte mit den Abbiegern zu riskieren. Diesen hohen Anforderungen eines situativ orientierten Verhaltens werden viele Kinder gerecht, indem sie dann queren, wenn die Situation tatsächlich die größte Sicherheit verspricht.

Gerade der Vergleich zwischen der Hauptstadt Paris und der Kleinstadt Villers-Cotterêts macht in diesem Zusammenhang deutlich, wie gut Kinder ab einem gewissen Alter in der Lage sind, sich den Verhältnissen anzupassen und auch mit komplizierten Anforderungen umzugehen.

Eine weitere Besonderheit der Beobachtungen in Frankreich stellt das Ergebnis dar, daß Mädchen häufiger bei Rot gingen als dies die Jungen tun. Ähnlich wie in den übrigen Ländern ist die Zahl derer, die die Ampelfurt schnell oder im Laufschrift queren, mit 4% ausgesprochen gering.

Italien

Die Ergebnisse zum Queren an Lichtsignalanlagen aus Italien stützen sich ausschließlich auf Beobachtungen aus Rom. Die Kleinstädte Casalpusterlengo und Ronciglione verfügen nur über sehr wenige Ampeln und diese stehen an Stellen, an denen kaum Kinder queren.

Generell ist festzuhalten, daß Lichtsignalanlagen in Italien von ihrer Zahl her nicht die Bedeutung haben, die sie in anderen Ländern besitzen. So sind auch in Rom zahlreiche Knotenpunkte nicht signalisiert. Stattdessen stehen den Fußgängern an der Mehrzahl der Knoten Zebrastreifen zur Verfügung. Dies gilt insbesondere auch an den großen Plätzen. Daher liegt der Schwerpunkt der Beobachtungen in Rom auf dem Querungsverhalten an Stellen ohne Signalschutz, worüber später berichtet wird.

Die Beobachtungen an Lichtsignalanlagen stützen sich insoweit auf 103 Kinder. Wie die folgende Tabelle zeigt, befand sich gut die Hälfte der Kinder in Begleitung Erwachsener, knapp die Hälfte querte ohne Erwachsenenbegleitung.

Tabelle 35: Verhalten an Signalanlagen in Italien

I. Kinder in Begleitung Erwachsener	
Beobachtete Kinder N = 55	
Anteil Rotgänger	22%
II. Kinder ohne Erwachsene	
Beobachtete Kinder N = 48	
Anteil Rotgänger gesamt	54%
Anteil Rotgänger bei männlichen Kindern	68%
Anteil Rotgänger bei weiblichen Kindern	45%
Anteil Rotgänger bei Kindern alleine	57%
Anteil Rotgänger bei Kindern in Gruppen	59%
Anteil Kinder, die schnell queren/laufen	0%

Die von Erwachsenen begleiteten Kinder gehören in aller Regel der Altersgruppe bis 8 Jahren an. Bei der Querung nehmen die Erwachsenen die Kinder an die Hand. Bei den Beobachtungen fiel auf, daß sich viele Kinder von den Erwachsenen etwa in der Mitte der Fahrbahn losreißen, um die zweite Hälfte der Querung frei von der Hand der Eltern zu absolvieren. In diesen Fällen rennen die Kinder dann meistens bis zum Erreichen des Bürgersteiges.

In 22% der Fälle mißachteten die Erwachsenen das Rotlicht. Auffällig ist dabei, daß die Kinder, die sich in Begleitung Erwachsener befinden, sich blindlings auf ihre Begleitpersonen verlassen.

Von den 48 Kindern, die die Straße ohne Erwachsene überquerten, ging jedes zweite bei Rot. Jungen mißachteten dabei häufiger das Rotlicht als Mädchen. Zwischen Querungen von einzelnen Kindern und solchen in Gruppen zeigen sich keine bedeutsamen Unterschiede. Auffällig ist dagegen, daß wir in Rom keine Kinder beobachteten, die schnell über die Fahrbahn laufen, wenn sie ohne Erwachsene unterwegs sind. Vielmehr gilt, daß die Kinder auch bei Rot selbstbewußt über die Fahrbahn gehen, ohne sich von herannahenden Fahrzeugen hetzen zu lassen. Das Queren vor herannahenden Autofahrern kann dabei durchaus provokative Züge annehmen.

Spanien

Die Analyse des Verhaltens beim Queren an Lichtsignalanlagen stützt sich in Spanien auf Beobachtungen in Madrid. An vier unterschiedlichen Knoten wurden insgesamt ca. 300 Kinder beim Queren beobachtet. Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Ergebnisse im Überblick.

Tabelle 36: Verhalten an Signalanlage in Spanien

I. Kinder in Begleitung Erwachsener	
Beobachtete Kinder N = 145	
Anteil Rotgänger	8%
II. Kinder ohne Erwachsene	
Beobachtete Kinder N = 147	
Anteil Rotgänger gesamt	16%
Anteil Rotgänger bei männlichen Kindern	13%
Anteil Rotgänger bei weiblichen Kindern	20%
Anteil Rotgänger bei Kindern alleine	23%
Anteil Rotgänger bei Kindern in Gruppen	13%
Anteil Kinder, die schnell queren/laufen	7%

Der Anteil der in Begleitung Erwachsener gehenden Kinder und der Anteil derer, die allein oder mit anderen Kindern querten, waren in etwa gleich groß.

In Begleitung Erwachsener queren im Durchschnitt 8% bei Rot. An der Ampel mit der schlechtesten Rotlichtbeachtung waren es 15%. Die erwachsenen Fußgänger vermitteln insoweit den Eindruck einer relativ ausgeprägten Disziplin.

Ähnliches gilt für die Kinder, die ohne Erwachsene unterwegs waren. Von 147 beobachteten Kindern mißachteten nur 16% das Rotlicht. Die Werte variierten an den vier Signalanlage zwischen 10 und 30%. Insbesondere in der Umgebung von Schulen ist ein sehr diszipliniertes Verhalten der Kinder zu beobachten. Dabei erweisen sich selbst kleine Kinder unter 8 Jahren schon als sehr geschickte Verkehrsteilnehmer. So waren mehrere 6- bis 7-jährige zu beobachten, die allein mehrspurige Straßen überquerten.

Das unerwartet hohe Ausmaß an Disziplin wird verständlich vor dem Hintergrund des Fahrstils spanischer Autofahrer. Gerade für die Autofahrer Madrids zeigen Untersuchungen, daß diese sich

gegenüber Fußgängern ausgesprochen aggressiv verhalten. Hohe Geschwindigkeiten und ein sehr hohes Maß an Rotlichtmißachtung sind typische Merkmale des Autoverkehrs in Madrid (vgl. ELLINGHAUS + STEINBRECHER, Chaos und urbanes Leben, S. 97). Die Reaktion auf einen derartigen Fahrstil seitens der Fußgänger und auch der Kinder kann daher nur sein, sich im eigenen Interesse zurückhaltend zu verhalten, und das hier geschilderte hohe Maß an regelkonformem Verhalten ist ein Beispiel für diese situative Anpassung.

Die Unterschiede bei der Rotlichtbeachtung zwischen den Geschlechtern fallen nicht sehr groß aus. Mädchen queren geringfügig häufiger bei Rot als Jungen. Als wenig ausgeprägt erweist sich der "Gruppeneffekt". Von den beobachteten alleingehenden Kindern ohne Erwachsenenbegleitung querte eine größere Zahl bei Rot als von den Kindern, die in Gruppen auftraten. Nicht zuletzt durch den Druck der Verhältnisse queren immerhin 7% der beobachteten Kinder auffällig schnell.

Betrachtet man die Ergebnisse der Beobachtungen an Signalanlagen im Ländervergleich, so springen als erstes die großen Unterschiede bei der Beachtung des Rotlichts ins Auge.

Tabelle 37: Verhalten an Signalanlagen im Ländervergleich

	Deutschland	Belgien	Frankreich	Italien	Spanien
I. Kinder in Begleitung Erwachsener N=384 Anteil Rotgänger	14%	29%	51%	22%	8%
II. Kinder ohne Erwachsene, N=993 Anteil Rotgänger	34%	40%	64%	54%	16%

Diese Unterschiede betreffen sowohl die Querungen in Begleitung von Erwachsenen wie auch die, bei denen die Kinder allein oder unter sich sind. In der Regelbefolgung schält sich dabei eine

Hierarchie heraus, nach der die spanischen Kinder vor den deutschen am besten abschneiden. Bei den deutschen Kindern fällt in diesem Zusammenhang eine außerordentliche Geduld beim Warten auf Grün auf. Auch bei langen Wartezeiten und freier Fahrbahn queren sie nicht bei Rot.

Belgien und Italien rangieren im Mittelfeld und französische Kinder bilden das Schlußlicht bei einem derartigen Vergleich. Gleichzeitig verdeutlicht die Tabelle, daß die Begleitung von Erwachsenen in allen Ländern eine deutlich niedrigere Rotlichtmißachtung bewirkt, als wenn die Kinder unter sich sind. Es ist allerdings zu beachten, daß vor allem Kinder jüngerer Altersgruppen von Erwachsenen begleitet werden. Meist handelt es sich um Kinder im Alter unter 8 Jahren, eine Altersgruppe, die sonst selten allein im Straßenverkehr - insbesondere in den Großstädten - anzutreffen ist. Die relativ hohen Anteile der Rotlichtverstöße von Erwachsenen, die kleine Kinder begleiten, sind verständlicherweise eine schlechte Voraussetzung für das Erlernen regelkonformen Verhaltens. Auf der anderen Seite spiegeln sie die nationale Verkehrskultur wider und zeigen, welcher Stellenwert dem Einhalten von Vorschriften beigemessen wird.

Die mit Ausnahme von Spanien in allen Ländern verbreitet anzutreffende Rotlichtmißachtung durch Kinder über 8 Jahre erscheint auf den ersten Blick zwar außerordentlich bedenklich. Eine genauere Analyse der Verhaltensweisen zeigt allerdings, daß das Verhalten der Kinder bei Rot-Querungen häufig sorgfältig vorbereitet ist und situativ durchaus als angepaßt bezeichnet werden kann. Problematisch sind insbesondere Querungen in Gruppen, bei denen ein Großteil der Kinder vor dem Queren gar nicht sichert und einfach, wie einem Herdentriebe folgend, hinter den Kameraden hergeht. Bedenklich ist auch das bei älteren Kindern anzutreffende provokative Verhalten, bei dem eine Regelmäßigkeit stolz erhobenen Hauptes "durchgesetzt" wird.

Unterschiedlich ist in den beobachteten Ländern die Disziplin von Jungen und Mädchen, wobei es überraschenderweise keineswegs überall die Jungen sind, die durch häufigeres regelwidriges Verhalten auffallen. Das Bild der undisziplinierteren Jungen bestätigt sich für Belgien, Deutschland und Italien. In Frankreich und Spanien sind die Verhältnisse eher umgekehrt, dort queren Mädchen häufiger bei Rot als Jungen.

Die Vermutung, daß Kinder in Gruppen leichtfertiger queren als solche, die allein unterwegs sind, bestätigt sich vor allem in Belgien und Frankreich. In Deutschland und Italien sind in diesem Punkt kaum Unterschiede feststellbar und in Spanien ist sogar das Gegenteil zu beobachten, dort querten Kinder in Gruppen seltener bei Rot als Einzelpersonen.

Daß Kinder auffällig schnell die Straße überqueren oder gar laufen, ist in allen Ländern mit der Ausnahme Italiens zu beobachten. Zu derartigen Verhaltensweisen kommt es vorrangig, wenn die Grünzeit fast zu Ende ist oder die Fußgängersignale bereits auf Rot umgesprungen sind. Allein in Italien scheint ein solches Verhalten kaum verbreitet zu sein. Die beobachteten italienischen Kinder lassen sich selbst bei Rotlichtquerungen nicht aus der Ruhe bringen, auch wenn sich Fahrzeuge nähern und diese abbremsen müssen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß in Anbetracht der zahlreichen Rotlichtverstöße der Schutz, den signalisierte Querungen bieten, nur bedingt genutzt wird. Auf der anderen Seite ist der vermittelte Schutz kritisch zu hinterfragen, wenn, wie in Paris zu beobachten, das Lichtsignal für den Kraftfahrer und die Querungsstelle der Fußgänger zu weit auseinander liegen.

4.1.2.2 Verhalten an Stellen ohne Signalschutz

Nachdem wir im vorangehenden Abschnitt das Verhalten von Kindern an lichtsignalgeregelten Übergängen beschrieben haben, wenden wir uns nun den gefährlicheren Querungen an den Stellen zu, an denen keine Ampel den Übergang erleichtert. Hierzu zählen im Prinzip alle Querungen an der Strecke wie auch an nicht verampelten Knoten sowie an Zebrastreifen. In Anbetracht der Tatsache, daß in vier der fünf Länder Zebrastreifen eine enorme Verbreitung haben, konzentriert sich die folgende Darstellung im wesentlichen auf Beobachtungen an Zebrastreifen.

Die Tatsache, daß ausschließlich in Deutschland, anders als in den vier übrigen Untersuchungsländern, Zebrastreifen in den letzten Jahren stark an Bedeutung verloren haben, hängt damit zusammen, daß Zebrastreifen in Deutschland nur unter eng gefaßten Bedingungen eingerichtet werden dürfen und aufwendig beschildert sein müssen. Dies wiederum ist das Ergebnis eines eher perfektionistischen Denkens, bei dem sichergestellt werden soll, daß der Vorrang der Fußgänger am Zebrastreifen auch tatsächlich realisiert wird.

Während also Zebrastreifen im deutschen Straßenbild eher selten anzutreffen sind, stellt sich die Situation in den übrigen vier Ländern völlig anders dar. Dort befinden sich häufig an allen Zufahrten einer Kreuzung Zebrastreifen - dies gilt auch dann, wenn der Knotenpunkt signalisiert ist. Darüber hinaus liegen an den Streckenabschnitten zwischen den Kreuzungen ebenfalls Zebrastreifen in relativ kurzen Abständen. Ihr Einsatz erfolgt auch an Fahrbahnen, die zwei oder mehr Spuren pro Richtung aufweisen, eine Anwendung, die nach den deutschen Straßenbau Richtlinien gar nicht möglich ist. Auch werden in Ländern außerhalb Deutschlands Zebrastreifen keineswegs konsequent und einheitlich beschildert.

Die beschriebenen Unterschiede bei dem Einsatz von Zebrastreifen in den fünf untersuchten Ländern gehen einher mit völlig unterschiedlichen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer.

Deutschland

In Deutschland können Fußgänger mit einer relativ guten Respektierung ihres Vorranges am Überweg durch die Kraftfahrer rechnen. Aus diesem Grund wird auch Kindern die Benutzung von Zebrastreifen empfohlen. Unsere Beobachtungen zeigen, daß die Überwege eine ähnlich starke Bündelungskraft besitzen wie Signalanlagen. Kinder wie Erwachsene nehmen Umwege in Kauf, um an einem Zebrastreifen die Straße zu überqueren. Die Kinder strecken dabei am Straßenrand stehend häufig den Arm aus, um Autofahrern ihre Querungsabsicht deutlich zu machen. Nur in Ausnahmefällen gewähren Kraftfahrer in solchen Fällen keinen Vorrang. In Deutschland erfüllt der Zebrastreifen insoweit seine Funktion als Querungsangebot auch für Kinder, wobei die Beobachtungen zeigen, daß gerade Kinder die Autofahrer zum Abbremsen und Anhalten veranlassen. Ähnliches gilt für Erwachsene mit Kindern oder Kinderwagen.

Ganz anders sieht die Situation in den übrigen Untersuchungsländern aus. Zum einen fehlt dem Zebrastreifen die Bündelungskraft, das heißt, obwohl vielfach Zebrastreifen in der Nähe eingerichtet sind, queren Fußgänger - Kinder eingeschlossen - in der Nähe oder neben dem Zebrastreifen. Daß dies gegen geltende Verkehrsvorschriften verstößt, ist dabei den Fußgängern und auch den Kindern in aller Regel nicht bewußt, schreiben doch die Verkehrsregeln der Länder die Benutzung von Querungsangeboten verpflichtend vor. So gilt in Deutschland eine derartige Verpflichtung, "wenn es die Verkehrslage erfordert". In Frankreich lautet die Vorschrift "in einer Entfernung bis zu 50 Meter", in Italien sind es sogar 100 Meter und die Spanier legen fest "in unmittelbarer Nähe".

Für die Kraftfahrer hat die inflationäre Verbreitung von Zebra-
streifen in den Ländern außerhalb der Bundesrepublik den Ef-
fekt, daß dieser Einrichtung jede Besonderheit fehlt und keine
besondere Aufmerksamkeit auslöst. Als Konsequenz respektieren
Kraftfahrer den Vorrang der Fußgänger nur in Ausnahmefällen.
Man gewinnt den Eindruck, daß Zebrastreifen in Belgien, Frank-
reich, Italien und Spanien im Grunde nur eine Alibifunktion
haben. An den Stellen, an denen man in diesen Ländern den Ze-
brastreifen wirklich "ernst meint", wird er dann auffällig und
aufwendig beschildert und durch Blinklichter oder ähnliches
sichtbar gemacht. Für die Kinder bedeutet dies, daß in den vier
Ländern Belgien, Frankreich, Italien und Spanien - anders als
in Deutschland - das Durchsetzungsverhalten der Kraftfahrer
gegenüber Kindern am Zebrastreifen sehr ausgeprägt ist. Dies
gilt sowohl für Überwege an der Strecke als auch für solche an
Kreuzungen.

Im einzelnen zeigen die Beobachtungen in diesen Ländern folgen-
des:

Belgien

Bei Beobachtungen in Brüssel und Tongeren fuhren Kraftfahrer in
großer Zahl an Kindern sowie an Erwachsenen mit Kindern an der
Hand vorbei, die am Zebrastreifen queren wollten. In einzelnen
Fällen bewegten sich abbiegende Autofahrer in haarsträubenden
Schlenkern um Kinder herum, die ihre Querung auf dem Zebra-
streifen bereits begonnen hatten.

Diesem aggressiven Verhalten der Kraftfahrer begegnen die Kin-
der überraschenderweise nicht mit erhöhter Aufmerksamkeit. Die
Beobachtungen zeigen vielmehr, daß sich die belgischen Kinder
beim Queren an Zebrastreifen auffällig riskant verhalten. Sie
sichern zum Teil sehr nachlässig und wirken häufig abgelenkt
oder verträumt. Bei dem gegebenen Durchsetzungsdrang der Kraft-
fahrer weist das Verhalten der Kinder schon fast fatalistische

Züge auf. Die Kinder zeigen häufig eine Haltung, die man mit dem Motto "Augen zu und durch" beschreiben könnte. Der Anteil an Kindern, die vor der Querung auffällig schlecht gesichert hatten, betrug je nach Meßstelle bis zu 40%. Dabei fallen Mädchen durch eine größere Aufmerksamkeit und Disziplin im Vergleich mit Jungen auf. Sie nehmen häufiger Umwege in Kauf, um zu einem Zebrastreifen zu gehen und queren seltener schräg die Fahrbahn.

Frankreich

Auch in Frankreich finden Zebrastreifen weite Verbreitung, aber auch hier wird der Fußgängervorrang weitestgehend mißachtet. In einzelnen zeigen die Beobachtungen, daß Kraftfahrer selbst an Zebrastreifen, die direkt am Schulausgang liegen, den Kindern und Fußgängern keinen Vorrang gewähren. In Einzelfällen konnten wir sogar beobachten, daß Autofahrer kurz vor dem Überweg noch einmal beschleunigten, um deutlich zu machen, daß sie querungswilligen Kindern auf keinen Fall Vorrang gewähren würden. Diese ausgesprochen unkooperativen Verhaltensweisen praktizieren im übrigen weibliche Kraftfahrer in gleichem Ausmaß wie ihre männlichen Kollegen. An Zebrastreifen über mehrspurige Straßen kommt es immer wieder vor, daß querende Kinder auf der Mitte der Fahrbahn stehen bleiben müssen, weil die Kraftfahrer auf den vor ihnen liegenden Spuren durchfahren und dem Kind keine Chance zur Fortsetzung der Querung geben.

Das Überschreiten der Straße am Zebrastreifen bei Fahrzeugverkehr erfordert insoweit Initiative und Mut des Kindes, Eigenschaften, die Kinder erst im Laufe ihrer Entwicklung erwerben. Daher überrascht es nicht, daß erst Kinder im fortgeschrittenen Alter derartige Querungen bei fließendem Fahrzeugverkehr wagen. Dabei verhalten sie sich in aller Regel dann sehr aufmerksam und umsichtig, ohne ängstlich oder verschüchtert zu wirken.

Italien

Ein deutlich anderes Bild als in den bisher beschriebenen Ländern bietet sich in Italien. Zwar findet sich auch hier ein starkes Durchsetzungsverhalten gegenüber Fußgängern am Zebrastreifen, wenn jedoch Kinder ihren ganzen Mut zusammengenommen und die Querung über die mehrspurige Straße begonnen haben, zeigen die Fahrer in aller Regel ein Einsehen und halten an, um den Kindern die vollständige Überquerung der Straße zu ermöglichen. Ein derartiges Verhalten der Kraftfahrer gegenüber Kindern und Fußgängern ist im übrigen nicht nur bei Querungen an Zebrastreifen sondern ebenfalls beim Überschreiten der Straße an ungeschützten Stellen zu beobachten.

Die Kinder entwickeln in diesem Zusammenhang schon relativ früh die notwendigen Fähigkeiten, mit dieser Form der Kooperation umzugehen. So konnten wir in Rom 10-jährige beobachten, die ohne erwachsene Begleitpersonen 4-spurige Straßen überquerten und dabei ein sehr selbstbewußtes Verhalten zeigen. Sie begannen mutig die Querung und bewegten sich sicher durch die mehrspurige Autoflut. Dabei traten ausgesprochen knappe Abstände zu den Fahrzeugen auf. An manchen Stellen lag die Zahl der auffällig knappen Zeitlücken zwischen querenden Kindern und Kraftfahrzeugen bei bis zu 59%. Zudem zeigte sich bei manchen Querungen das bereits beim Verhalten an Signalanlagen beschriebene provokative Verhalten von Kindern, die in herausfordernder Weise die Straße überquerten.

Spanien

Das Verhalten spanischer Kraftfahrer gegenüber Fußgängern und auch gegenüber Kindern verdient am ehesten das Prädikat "gna-denlos". Der Durchsetzungswille der Kraftfahrer gegenüber allen Fußgängern dominiert die Situation. Die Beobachtungen zeigen, daß selbst Väter und Mütter mit Kindern auf dem Arm und an der Hand auf Zebrastreifen stehen gelassen werden. Abbiegende

Kraftfahrer setzen sich gegenüber Kindern, die sich bereits auf der Fahrbahn befinden, so brutal durch, daß diese zurück auf den Gehweg springen müssen. Eine besondere Gefahrenquelle stellen in diesem Zusammenhang die motorisierten Zweiräder dar, die häufig zusätzlich mit unangemessenen Geschwindigkeiten fahren.

Besonders konflikträchtig wird diese Situation dadurch, daß spanische Kinder in Einzelfällen ebenfalls durch sehr mutige Verhaltensweisen auffallen. So querten bereits 7-jährige ohne die Begleitung Erwachsener an komplexeren Kreuzungen ohne Signalschutz. Für die Mehrzahl der Kinder gilt allerdings, daß diese es in Anbetracht des rabiaten Durchsetzungsverhaltens der Kraftfahrer vorziehen, abzuwarten, bis sich eine hinreichend große Lücke ergibt, um dann zu queren.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist festzustellen, daß Zebrastrifen in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien den Kindern, die die Straße überqueren wollen, nur wenig Schutz bieten. Kraftfahrer respektieren selten den Vorrang der Fußgänger. In Italien und Spanien finden sich einige Kinder, die durch mutige Querungen auffallen. In Belgien wirkt das Verhalten der Kinder dagegen eher fatalistisch.

In der weit überwiegenden Mehrzahl beugen sich die Kinder - und auch die erwachsenen Begleitpersonen von Kindern - in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien an Zebrastrifen der Dominanz des Fahrzeugverkehrs völlig. Die Beobachtungen zeigen, daß Kinder in aller Regel keinen Versuch machen, ihr Vorrecht durchzusetzen. Sie sind sich des Verhaltens der Kraftfahrer völlig bewußt.

Abschließend sei noch ein Aspekt erwähnt, der nicht unerheblich zur Risikoerhöhung der Kinder und Fußgänger beiträgt: Sowohl in Deutschland als auch in Italien konnten wir einige Beobachtungen bei Regen durchführen. Diese erbrachten die Erkenntnis, daß sich die Sicherheitssituation durch ungünstige Witterungsbedin-

gungen nachhaltig verschlechtert. Das Hauptproblem liegt darin, daß nicht nur die Kinder und Erwachsene mit Kindern, sondern generell die Fußgänger in ihrer Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen beeinträchtigt werden. Der Blick ist häufiger auf den Boden gerichtet, die Sicht durch das Tragen von Schirmen oder Kapuzen eingeschränkt. Beim Queren ist zu beobachten, wie Fußgänger zu Anfang kurz den Schirm heben, um sich abzuschirmen, danach jedoch über mehrere Spuren queren, ohne den Schirm nochmals anzuheben. Das Queren wird unter diesen Umständen und in Anbetracht der verlängerten Bremswege der Kraftfahrzeuge zu einem deutlich größeren Risiko. Dies gilt umso mehr, als Kraftfahrer ihre Geschwindigkeit derartigen Verhältnissen kaum angemessen anpassen.

4.1.3 Das Verhalten erwachsener Begleitpersonen

Bereits bei der Beschreibung des Verhaltens von Kindern an Signalanlagen ergaben sich erste Hinweise auf das Verhalten erwachsener Begleitpersonen, und es konnte gezeigt werden, daß diese zwar einen dämpfenden Einfluß auf die Mißachtung des Rotlichts haben. Auf der anderen Seite wurde deutlich, daß viele der erwachsenen Begleiter selbst das Rot der Fußgängerampel mißachteten und so ein schlechtes Beispiel für die Kinder abgeben.

An dieser Stelle wollen wir nun der Frage nachgehen, wie sich Erwachsene, die Kinder im Straßenverkehr begleiten, verhalten. In diesem Zusammenhang ist es nicht überraschend, daß sich insbesondere Kinder im Vorschulalter selten allein im Straßenverkehr bewegen. Bei Kindern dieser Altersgruppe achten meist erwachsene Begleitpersonen auf die Sicherheit der Kinder und sorgen dafür, daß die Kinder sich nicht in gefährliche Situationen begeben. Dabei zeigen die Erwachsenen in den fünf Untersuchungsländern durchaus unterschiedliche Verhaltensweisen.

Die Beobachtungen liefern die Erkenntnis, daß kleine Kinder, die als Fußgänger am Verkehr teilnehmen, in Frankreich, Italien und Spanien besonders "eng" behütet werden. Diese erhöhte Vorsicht wird daran sichtbar, daß in diesen Ländern Kinder unter 8 Jahren fast immer an der Hand geführt werden. Nur in Ausnahmefällen lassen die Erwachsenen den Kindern etwas freien Lauf auf dem Bürgersteig. Sobald sich die Kinder weiter als 10 bis 15 m entfernen, werden sie zurückgerufen. Nähern sich die Kinder einer Kreuzung, so verfallen die Erwachsenen schnell in hektische, aufgeregte Verhaltensweisen. Mit lautem Schreien werden die Kinder zum Stehenbleiben aufgefordert, die Erwachsenen verfolgen sie im Laufschrift. Die in diesem Verhalten zum Ausdruck kommende Besorgnis ist begründet. Durch die Tatsache, daß die Kinder kaum an selbständiges Handeln gewöhnt sind, nutzen sie den selten vorhandenen Freiraum aus und befolgen die Anweisungen der Eltern oft schlecht. Dies führt dann zu Konfliktsituationen, bei denen in einem Fall in Paris sogar ein Mitglied des Beobachtungsteams eingreifen mußte. Ein Kind hatte sich soweit von der Mutter entfernt, daß diese das Kind nicht mehr vor der Kreuzung einholen konnte. Als das Kind ansetzte, auf die Straße zu laufen, wurde es von einem der Beobachter am Arm festgehalten, ein Manöver, für das die Mutter sehr dankbar war.

Besonders ausgeprägt ist die behütende Funktion der Eltern in Italien. Dies wird beispielsweise daran sichtbar, daß in Fällen, in denen zwei Erwachsene - zum Beispiel die Eltern - ein Kind begleiten, häufig beide Elternteile das Kind gleichzeitig an die Hand nehmen. Auch fällt auf, daß in Italien und Frankreich kleine Kinder oft auf dem Arm getragen werden. Diese Verhaltensweise ist jedoch nicht nur unter dem Aspekt der Sicherheit zu sehen. In bestimmten Situationen machen die Erwachsenen dies, um schneller voran zu kommen.

In Deutschland und Belgien werden dagegen die kleinen Kinder weniger eng behütet. Hier bewegen sich auch jüngere Kinder, die in Begleitung von Erwachsenen sind, häufig relativ frei und

unabhängig und in Distanz zu Eltern, Verwandten oder Bekannten, wobei natürlich auch in diesen Ländern darauf geachtet wird, daß eine kritische Distanz, deren Obergrenze situativ bestimmt ist, nicht überschritten wird.

Für Erwachsene, die mit einem Kinderwagen und einem zusätzlichen Kind unterwegs sind, hat sich in allen Untersuchungsländern eine Strategie des Sicherens eingebürgert, die wie folgt aussieht: Die Erwachsenen fordern das zu Fuß gehende Kind auf, sich am Kinderwagen festzuhalten. So können die Erwachsenen mit beiden Händen den Kinderwagen schieben und das zweite Kind läuft trotzdem nicht "frei" nebenher. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Beobachtung, daß diese Form der Begleitung für das Querens der Straße offensichtlich nicht als ausreichend angesehen wird. Sobald sich kinderwagenschiebende Erwachsene der Querungsstelle nähern, machen sie eine Hand frei und nehmen das zu Fuß gehende Kind an die Hand.

Bei der Beobachtung von Erwachsenen mit Kindern zeigen sich jedoch nicht nur sichernde Verhaltensweisen. In zahlreichen Situationen verhalten sich die Eltern oder andere die Kinder begleitende Erwachsene äußerst unvorsichtig. Die Kinder vermitteln in derartigen Situationen vielfach den Eindruck, daß sie sich unwohl oder sogar gefährdet fühlen. Als Beispiel hierfür mag ein Ereignis vor einem Schulausgang in Madrid dienen: Ein Mann hatte sein Fahrzeug in der zweiten Reihe auf der Fahrbahn geparkt und holte zwei 7- bis 8-jährige Kinder ab. Vom Schulter bis zum Fahrzeug lief er eine Strecke von etwa 50 m auf der Fahrbahn zwischen dem fließenden Verkehr und den Zweite-Reihe-Parkern. Er führte ein Kind vor sich an der Hand, das andere Kind ging hinter ihm, da nicht genügend Platz war, um nebeneinander zu gehen. Das Mädchen hinter dem Erwachsenen fühlte sich offensichtlich unwohl in der schmalen Gasse zwischen fließendem und ruhendem Verkehr. Es versuchte wiederholt, die Hand des Erwachsenen von hinten zu fassen. Dieser bemerkte das Anliegen des Kindes gar nicht und ließ das Kind allein hinter seinem

Rücken bei minimalen Seitenabständen zu vorbeifahrenden Fahrzeugen auf der Fahrbahn laufen.

Auch in den anderen Ländern waren Situationen zu beobachten, in denen Kinder mit Erwachsenen auf der Fahrbahn gingen bzw. gehen mußten. Besonders augenfällig ist dieses Problem in Rom. Aufgrund der verbreiteten Unsitte der Kraftfahrer, die Ecken von Kreuzungen komplett und teilweise mehrreihig zuzuparken, sind Fußgänger gezwungen, vor oder nach dem Überqueren der Straße einige Meter auf der Fahrbahn zu gehen, bis sie eine Lücke zwischen den Fahrzeugen gefunden haben, um den Bürgersteig wieder zu erreichen. In diesen Situationen sichern die Erwachsenen in Italien ihre Kinder mit größter Sorgfalt.

Eine besondere Situation stellen die vor allem in südeuropäischen Ländern und hier insbesondere in Italien anzutreffenden alten Ortskerne kleinerer Städte dar. Die Straßen sind dort so eng, daß Fußgänger im allgemeinen die ganze Straßenbreite in Anspruch nehmen und das auch, wenn Kinder dabei sind. Die Kraftfahrzeuge fahren in diesen Straßen relativ langsam und die Kraftfahrer zeigen meistens viel Verständnis für die Beanspruchung der Fahrbahn durch die Fußgänger. Insoweit bedeutet die fehlende Separierung von Fußgängern und Fahrzeugverkehr hier keine Risikoerhöhung, sieht man einmal von den motorisierten Zweirädern ab, die in derartigen Situationen häufig insbesondere in Italien ein Problem darstellen.

Fassen wir die Beobachtungen zusammen, ist festzuhalten, daß insbesondere in Frankreich, Italien und Spanien eine ausgeprägte Tendenz der Erwachsenen besteht, die in ihrer Begleitung befindlichen Kinder zu sichern. Vor allem die Kleinen im Vorschulalter werden fast immer an der Hand geführt. Wenn die Erwachsenen einen Kinderwagen mitführen, müssen zu Fuß gehende Kinder sich an diesem festhalten. Etwas mehr Freizügigkeit lassen dagegen die Erwachsenen in Deutschland und Belgien walten,

ohne daß dies als besonderes Risiko für die Kinder eingestuft werden müßte.

4.2 Kinder als Radfahrer

Für Kinder stellt das Fahrrad im Normalfall das erste selbstgeführte, individuelle Verkehrsmittel dar. Die Fahrfertigkeiten erlernen die Kinder im spielerischen Umgang mit dem Rad. Mit zunehmendem Alter der Kinder gewinnt das Fahrrad dann als Verkehrsmittel an Bedeutung. Dabei kommt das Rad auch auf dem Schulweg zum Einsatz.

Die Beobachtungen haben gezeigt, daß das Fahrrad von den Kindern insbesondere in Deutschland häufig genutzt wird. Dort sind nicht nur auf dem Schulweg sondern auch in der Freizeit viele Kinder mit dem Fahrrad unterwegs. Deutlich seltener treten radfahrende Kinder in den belgischen, französischen, italienischen und spanischen Kleinstädten auf. Bisher wenig verbreitet sind Kinder auf Fahrrädern in den Hauptstädten dieser Länder.

Für Deutschland gilt in diesem Zusammenhang, daß seit 15 Jahren die Zahl der Kinder, die radfahren oder ein Fahrrad besitzen, ständig steigt, und sich die Benutzung des Fahrrads zunehmend in untere Altersklassen verlagert. (PFAFFEROTT, 1994, S. 301).

Besonders beliebt bei den jungen Radfahrern sind generell Mountain-Bikes oder ähnliche Fahrradtypen. Diese besitzen häufig keine sicherheitsorientierte Ausstattung. So fehlen bei vielen Fahrrädern die Beleuchtungseinrichtungen, Schutzbleche oder ein Kettenschutz. Der Anzahl der Gänge und einem schicken Design wird von den jungen Radfahrern dagegen mehr Bedeutung beigemessen.

Die Beobachtungen in Deutschland und den Kleinstädten der anderen Länder haben gezeigt, daß zahlreiche Kinder erhebliche Un-

sicherheiten bei der Handhabung des Fahrrades aufweisen. Der Grund hierfür ist häufig in der mangelhaften Abstimmung zwischen der Körpergröße des Kindes und der Größe des Fahrrades zu sehen. Dabei tritt der Fall, daß sich Kinder auf zu großen Fahrrädern bewegen, wesentlich häufiger auf als die Benutzung zu kleiner Gefährte. Das zu große Fahrrad führt zu unsicheren Verhaltensweisen, die sich hauptsächlich in unkontrollierten Anfahrmanövern und schwankenden Kurvenfahrten äußern. Diese Problematik stellte sich besonders kraß in der französischen Kleinstadt Villers-Cotterêts dar, da dort diese unsicheren Radfahrer auch auf stark und schnell befahrenen Hauptstraßen auftauchten. Während der Beobachtungen war es dort nur der Umsicht der Kraftfahrer zu verdanken, daß sich kein Unfall ereignete.

Risikoerhöhend wirkt in diesem Zusammenhang auch das Fahren in Gruppen. Insbesondere nach Schulschluß starten die Radfahrer häufig in Pulks ihre Fahrt. Es konnte beobachtet werden, daß die Aufmerksamkeit gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr dann erheblich reduziert ist und innerhalb der Gruppe undisziplinierter gefahren wird als dies bei Einzelfahrten der Fall ist. Die Fahrer bewegen sich nebeneinander, fahren häufiger größere Schlenker und biegen ohne Handzeichen aus dem Pulk heraus ab.

Bei den Beobachtungen zum Überqueren der Straße an ampelgeregelten Kreuzungen wurde neben zu Fuß gehenden Kindern auch ein geringer Anteil junger Radfahrer beobachtet. Diese begingen in ähnlichem Ausmaß Rotlichtverstöße wie die Fußgänger. Insbesondere wenn sie auf einem Radweg fahren, überqueren viele Radfahrer im Zuge der Hauptstraße die schwächer belastete Querstraße, wenn die Fußgänger- oder Radfahrersignale Rot zeigen. Hinzu kommt, daß Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, das Rotlicht häufig umgehen, indem sie vor der Ampel auf den Gehweg ausweichen und über die Fußgängerfurt huschen.

Im Hinblick auf Kinder als Mitfahrer auf Fahrrädern zeigten die Beobachtungen, daß nur in Deutschland und in den flachen Regio-

nen Norditaliens Kinder in nennenswertem Umfang auf Fahrrädern transportiert werden. In Deutschland saß dabei der größte Teil der Kinder in Fahrradsitzen, die auf dem Gepäckträger montiert waren. Über die Hälfte der beobachteten Kinder trugen einen Helm. Die vorgeschriebene Sicherung der Füße mit Bügeln oder Riemen wurde dagegen in keinem Fall von den Eltern vorgenommen. Insbesondere auf kurzen Wegen, wie beispielsweise vom Kindergarten nach Hause, verzichteten die Eltern in einigen Fällen auch ganz auf ein Sicherungssystem und ließen die Kinder auf dem Gepäckträger sitzen. Mit diesem Verhalten sind gleich mehrere Gefahren verbunden: Zum einen kann das Kind vom Fahrrad fallen - diese Gefahr besteht besonders in Kurven -, und zum anderen können die Füße des Kindes in die Speichen des Hinterrades geraten. Daß auch hier die Eltern manchmal in erschreckender Weise nachlässig handeln, wird an einem Fall deutlich, der in Köln beobachtet wurde. Eine Mutter holte ihr Kind mit dem Fahrrad von der Schule ab, sie legte den Schulranzen auf den Gepäckträger und setzte das Kind darauf. Das Kind protestierte zwar heftig gegen diese Transportform, konnte sich jedoch gegen die Mutter nicht durchsetzen.

Bei den in Norditalien beobachteten Transporten auf Fahrrädern saßen die Kinder in der Mehrzahl der Fälle ohne Sicherung auf dem Gepäckträger.

4.3 Kinder auf dem Schulweg

Der letzte Abschnitt dieses Kapitels beschäftigt sich mit Problemen des Schulwegs. Wenngleich nur der kleinere Teil der Kinderunfälle auf dem Schulweg passiert, hat dieser Bereich eine erhebliche Bedeutung, da es sich eben um Wege handelt, die immer wieder und von einer Vielzahl von Kindern begangen werden. Im folgenden gilt unser Interesse sehr unterschiedlichen Aspekten des Schulwegs, wobei wir zunächst auf der Grundlage von Beobachtungen über die Kinder selbst auf dem Schulweg, die be-

nutzten Verkehrsmittel und Formen der Schulwegsicherung berichten. Der zweite Punkt dieses Abschnitts beschäftigt sich dann mit Aspekten des Schulwegs in Deutschland, wobei wir vor allem der Frage nachgehen, wie lang eigentlich die Schulwege der Schüler sind und welche Maßnahmen die Eltern ergreifen, um ihre Kinder zu sichern. Diese Ausführungen basieren nicht auf Beobachtungen, sondern, wie die Folgekapitel, auf Befragungsdaten einer Repräsentativerhebung in der Bundesrepublik.

4.3.1 Beobachtungen in fünf Ländern

Die Ergebnisse zum Verhalten von Kindern auf dem Schulweg stützen sich auf Beobachtungen, die sowohl im Umfeld von Grundschulen (Altersklasse etwa 6 bis 10 Jahre) als auch in der Nähe weiterführender Schulen (10-14jährige) durchgeführt wurden. Aufgrund der landesspezifischen Unterrichtszeiten absolvieren die Kinder ihre Schulwege in den fünf untersuchten Ländern zu unterschiedlichen Zeiten und teils auch in unterschiedlicher Häufigkeit. Während in Deutschland, Belgien und Frankreich der Unterricht meist gegen 8.00 Uhr beginnt, startet die erste Schulstunde in Italien und Spanien in der Regel erst gegen 9.00 Uhr. Dies bedeutet allerdings nicht, daß die Kinder in Italien und Spanien zwangsläufig erst nach 8.00 Uhr im Straßenbild auftauchen. Vereinzelt sind Kinder auch in diesen Ländern sehr früh auf dem Schulweg. Dies hängt zum Teil mit familiären Faktoren zusammen, sei es, daß Eltern die Kinder früher als notwendig ein Stück mit dem Auto mitnehmen oder aber gemeinsam mit ihnen das Haus verlassen.

In der Mehrzahl der Länder verbleiben die Kinder bis zum Nachmittag in der Schule. Der Unterricht endet je nach Schulform zwischen 15.00 und 17.00 Uhr. Dies bedeutet, daß die Kinder über Mittag in der Schule versorgt werden. Wahlweise können die Kinder während der Mittagspause die Schule auch verlassen, um beispielsweise das Mittagessen zu Hause einzunehmen. Kinder,

die dieses Angebot in Anspruch nehmen, absolvieren anstelle der üblichen zwei Schulwege pro Tag deren vier. Die Beobachtungen haben gezeigt, daß von dieser Option, mittags nach Hause zu gehen, nur eine Minderheit Gebrauch macht.

Als Konsequenz der Ganztagschulen in Belgien, Frankreich, Italien und Spanien ergibt sich, daß Schulkinder sich vom frühen Vormittag bis späten Nachmittag in der Schule aufhalten und im öffentlichen Straßenraum nicht anzutreffen sind. Dementsprechend sind sie während dieser Zeit nicht den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt.

In Deutschland stellen dagegen Ganztagschulen die Ausnahme dar. In der Regel endet der Unterricht in der Mittagszeit. Nachmittags finden meistens nur freiwillige Veranstaltungen oder Sportunterricht statt. Dies führt zu einer anderen zeitlichen Verteilung der Gefahrenexposition, insbesondere dann, wenn die Kinder nachmittags im Straßenraum spielen.

Die Verkehrsbeobachtungen zum Verhalten auf dem Schulweg fanden sowohl vor Schulbeginn als auch nach Schulschluß statt. Die folgenden Ergebnisse lassen sich schwerpunktmäßig wie folgt gliedern:

- Stimmung der Kinder auf dem Schulweg
- Verkehrsmittelwahl
- Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Stimmungsbild

Der erste Aspekt, den wir im Rahmen der Beschreibung von Kindern auf dem Schulweg aufgreifen wollen, ist relativ diffus und soll einen Eindruck davon vermitteln, wie die Kinder auf dem Schulweg auftreten. Wir sind uns bewußt, daß diesen Ausführungen keine exakten Meßgrößen zugrunde liegen, sondern den subjektiven Eindruck der Beobachter widerspiegeln. Da die Beob-

achter jedoch in allen Untersuchungsländern identisch waren, sind zumindest Vergleiche zulässig.

Die Eindrücke von der Stimmungslage der Kinder auf dem Schulweg sind dabei von zwei gegensätzlichen Beobachtungsergebnissen geprägt. In Paris vermitteln zahlreiche Schüler insbesondere morgens einen relativ ernsten Eindruck. Sie sind selten ausgelassen und fröhlich, treten nicht häufig in Gruppen auf und verhalten sich wenig spielerisch auf dem Schulweg. Manchen Kindern sind die Anstrengungen des Großstadtlebens oder vielleicht auch der schulischen Anforderungen regelrecht ins Gesicht geschrieben.

Das andere Extrem auf der Lebendigkeitsskala ist in Rom zu beobachten. Schon vor Unterrichtsbeginn und insbesondere beim Verlassen der Schule ist das Bild von einer ausgeprägten Ausgelassenheit bestimmt. Die Kinder nehmen ganze Verkehrsflächen in Beschlag, sie toben in großen Gruppen auf der Fahrbahn und spielen Nachlaufen um die Autos herum. Von den Kraftfahrern werden diese Verhaltensweisen überwiegend toleriert.

Zwischen diesen beiden Extremen bewegen sich die Stimmungslagen in Deutschland, Belgien und Spanien, wobei in München die Fröhlichkeit der Kinder selbst bei strömendem Regen überraschte.

In Belgien erweisen sich die Schuleingänge und Ausgänge häufig als Platz, wo nach Schulschluß noch kurz gemeinsam gespielt wird und auch Schabernack getrieben wird, insbesondere zwischen den Geschlechtern. Auch in Spanien legen die Kinder auf dem Schulweg eine gewisse Fröhlichkeit an den Tag. Dieses Bild wird morgens allerdings durch zahlreiche Schüler getrübt, die einen ausgesprochen verschlafenen Eindruck vermitteln. Hier macht sich vielleicht der spanische Tagesablauf bemerkbar, bei dem die Aktivitäten bis in die späten Abendstunden reichen.

Daß es sich bei dem Eindruck der gedrückt wirkenden Kinder in Paris nicht um ein generelles französisches Phänomen handelt, machen Beobachtungen in der Kleinstadt Villers-Cotterêts deutlich. Dort vermitteln die Kinder ein ähnlich fröhliches Bild wie in den Beobachtungsorten der anderen Länder. Dies macht deutlich, daß Generalisierungen auf nationaler Ebene in diesem Zusammenhang nur bedingt möglich sind, regionale Besonderheiten und strukturelle Einflüsse der Schüler prägen das Stimmungsbild nachhaltig mit.

Verkehrsmittelwahl

Wie wir in Punkt 4.3.2 für Deutschland quantifiziert darstellen, erreichen die meisten Kinder die Schule zu Fuß. Gleiches gilt in aller Regel auch in den übrigen Untersuchungsländern. Die Verteilung nach Transportmitteln auf Fußweg, Fahrrad, Bustransport oder im PKW der Eltern variiert dabei von Schule zu Schule und Land zu Land, so daß wir hier außer für Deutschland keine präzisen Zahlen vorlegen können.

Der Fußweg dominiert insbesondere in den Fällen, in denen die Schulen in den Wohnvierteln liegen. Ab einem Alter von etwa 8 Jahren gehen die meisten Schüler ohne Begleitung Erwachsener zur Schule. In Madrid fällt in diesem Zusammenhang auf, daß sich auch 6-7jährige schon in erheblicher Zahl allein auf den Weg machen, manchmal sind sie dabei in Begleitung älterer Geschwister. In Brüssel zeigten die Beobachtungen, daß Eltern oder Großeltern die Kinder auch über kurze Strecken begleiten, z.B. um sie von der Haustür bis zur 100 m entfernten Bushaltestelle zu bringen. Manchmal werden die Kinder auch nur über eine Kreuzung geführt und setzen danach ihren Weg allein fort. Das Fahrrad spielt nach den Beobachtungen für den Weg zur Schule vorwiegend in Deutschland sowie in den beobachteten Kleinstädten in Frankreich und Oberitalien eine Rolle.

Die Bedeutung von Schulbussen variiert ebenfalls von Ort zu Ort und Land zu Land. Im Rahmen unserer Beobachtungen zeigte sich, daß Schulbusse in Jülich, der deutschen Kleinstadt, in der Beobachtungen stattfanden, einen großen Stellenwert besitzen. Der Grund für den dortigen hohen Busanteil beim Transport von Schulkindern ist darin zu suchen, daß eine Vielzahl von Schulen im Stadtkern von Jülich gelegen sind und diese Schulen viele umliegende Dörfer und Ortsteile versorgen.

Die Probleme, die sich aus dem Transport der Kinder mit dem PKW ergeben, betreffen zwei unterschiedliche Bereiche. Zum einen sind oder werden die Kinder im Auto nicht gesichert. Hierüber berichtet Kapitel 8 in ausführlicher Weise. Der zweite Problem- punkt betrifft die Ein- und Aussteigevorgänge der Kinder sowie das Anhalten der Fahrzeuge. Es ist allgemein verbreitet, daß PKW, mit denen Kinder zur Schule gebracht werden, in zweiter oder gar dritter Reihe halten. In engen Straßen in Paris beispielsweise sperren die haltenden Fahrzeuge manchmal die Straße auch komplett. Kritisch wird es immer dann, wenn Kinder zur Fahrbahnseite aussteigen, auf dem der Verkehr fließt oder wenn sich motorisierte Zweiräder zwischen den stehenden Fahrzeugen hindurchklavieren.

Beim Abholen der Kinder kommt es manchmal zu Konflikten um geeignete Parkplätze. Wenn Kinder zum Erreichen des elterlichen Fahrzeugs die Straße queren müssen, geschieht dies häufig mit reduzierter Aufmerksamkeit und neben Fußgängerfurten oder auch Zebrastreifen.

Polizisten der Pariser "Police municipal" klagen in diesem Zusammenhang über verantwortungslose Verhaltensweisen der Eltern. Im Vordergrund der Kritik steht die Tatsache, daß die Eltern häufig nicht einmal genug Zeit haben, um die Kinder sicher bis zum Schuleingang zu begleiten. Stattdessen ließen sie sie an gefährlichen Stellen aus dem Auto steigen oder ohne Begleitung über die Kreuzung laufen.

Um einen Teil dieser Probleme zu verringern, finden sich vielerorts Maßnahmen zur Schulwegsicherung. Hierüber wollen wir im folgenden kurz berichten.

Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Die Schulwegsicherung beschäftigt Behörden, Ämter, Schulen und die Polizei. 1995 hat beispielsweise der Verband der Schadensversicherer für Deutschland neue Empfehlungen vorgelegt, die sich insbesondere mit baulichen Maßnahmen und Schulwegplänen auseinandersetzen. Derartige planerische und verkehrstechnische Maßnahmen sind allerdings nicht die einzige Möglichkeit, den Schulweg für die Kinder sicherer zu gestalten. Was beispielsweise Eltern nach ihrer eigenen Meinung dazu beitragen können, berichtet Punkt 4.3.2 dieses Kapitels.

Eine der Möglichkeiten, die in verschiedenen Untersuchungsorten beobachtet werden konnte, betrifft den Einsatz von Schülerlotsen. Die Beobachtungen hierzu zeigen folgendes: In Brüssel sicherten Schülerlotsen beispielsweise sogar an signalisierten Überwegen die Querungen der Kinder. Offensichtlich ist das Vertrauen in die Beachtung der Lichtsignale durch die Kraftfahrer und Kinder so gering, daß man den Einsatz von Schülerlotsen für notwendig erachtet.

Daß auch in Deutschland Schülerlotsen zur Verstärkung oder Bekräftigung bereits bestehender Schutzmaßnahmen eingesetzt werden, macht die Beobachtung deutlich, daß Lotsen auch an Knoten in Tempo 30-Zonen tätig werden.

In Frankreich übernehmen Polizisten der "Police municipal" die Funktion der Schülerlotsen. Sie versehen regelmäßig vor den Schulen ihren Dienst, so daß sie bei den Kindern bekannt sind. Nach Aussagen einer Lotsin in Paris verhalten sich die Kinder sehr diszipliniert.

In einer italienischen Kleinstadt löste ein Schülerlotse die Aufgabe, die Kinder zu schützen, auf sehr unkonventionelle Weise. Er geleitete nicht etwa Kinder über die Straße, sondern sorgte für die Einhaltung eines Durchfahrtsverbotes, mit dem eine Zufahrtstraße zu einer Schule während der Zeit des Schulbeginns und des Schulendes per Ausschilderung gesperrt war. Da offensichtlich die Verkehrszeichen allein nicht respektiert werden, stellte er regelmäßig sein Fahrzeug quer in die Seitenstraße und verhinderte auf diese Weise erfolgreich den Kraftfahrzeugverkehr vor der Schule.

Abschließend wollen wir noch einige Einzelbeobachtungen schildern, die im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung besonders auffällig waren. In allen Untersuchungsländern sind Absperrgitter vor Schuleingängen ein häufig verwendetes Mittel, um zu verhindern, daß Kinder aus dem Schulausgang direkt auf die Straße stürzen. Es zeigt sich jedoch, daß diese Gitter in der Praxis durchaus sicherheitsabträglich sein können. Zum einen dienen sie als Turngeräte, zum anderen konnte beobachtet werden, daß die Gitter als Trennelement zwischen Schülergruppen wirken. So suchten beispielsweise Mädchen hinter dem Gitter Schutz vor pöbelnden Jungen. Die Mädchen mußten dann allerdings auf die Fahrbahn treten.

Besonders zahlreich waren die Absperrgitter während der Beobachtungsphase im Frühjahr 1996 in Paris. Bedingt durch vorangegangene Anschläge in Paris waren vor allen Schulen im Bereich der Schuleingänge großzügige Flächen auf beiden Straßenseiten mit Gittern abgesperrt, auf denen nicht geparkt werden konnte. Derartige Maßnahmen haben über ihren eigentlichen Zweck hinaus nachhaltig positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, weil die Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrer und Schulkindern wesentlich verbessert wurden. Da die geschilderten Maßnahmen nur vorübergehender Natur sind, wird deren Vorteil den Schülern jedoch nicht erhalten bleiben.

In Madrid fällt auf, daß die Schuleingänge nur zu den Zeiten des Unterrichtsbeginns und -endes geöffnet wurden. Dann befindet sich in der Regel auch eine Aufsichtsperson an der Tür. In den übrigen Zeiten werden dagegen die Tore konsequent geschlossen gehalten. Diese Maßnahme verhindert, daß zur Schul- und Pausenzeit Kinder auf die Straße rennen und sich in Gefahr begeben.

Zwei Einrichtungen erweisen sich nach unseren Beobachtungen in der Nähe von Schulen als besonderer Risikofaktor für die Schulkinder. Zum einen handelt es sich um Bushaltstellen. Es konnte mehrfach beobachtet werden, daß gefährliche Situationen entstehen, wenn Schüler über die Straße laufen, um den Bus noch zu erwischen. In Paris wäre ein Mädchen fast das Opfer seines jugendlichen Liebeserwachens geworden. Bei intensiven Umarmungsübungen mit einem Schulkameraden war ihr der auf der anderen Straßenseite eintreffende Bus zunächst entgangen. Als sie schließlich den Bus wahrnahm, lief sie bei Rot diagonal über die Kreuzung und hatte es nur dem vorausschauenden Verhalten eines Autofahrers zu verdanken, daß es nicht zu einem Unfall kam.

Eine zweite Gefahrenquelle stellen Kioske oder ähnliche Verkaufseinrichtungen dar, wenn sie an Kreuzungen gegenüber des Schuleingangs liegen. In Köln war an einer signalisierten Kreuzung zu beobachten, wie ein Kiosk das Querungsgeschehen nachhaltig beeinflußt. Es wurde diagonal gequert, in Gruppen bei Rot gequert und schnell gelaufen, um an dem Kiosk noch vor Unterrichtsbeginn einen kleinen Einkauf zu tätigen.

Insgesamt verdeutlichten die Beobachtungen, daß Sicherheit und Risikofaktoren auf dem Schulweg und im Umfeld von Schulen durch eine Vielzahl von Einzelfaktoren bestimmt sind, die nicht alle unbedingt im direkten verkehrlichen Bereich liegen. Situative Elemente, aber auch typische Verhaltensweisen in bestimmten Le-

bensabschnitten, können das Risiko steigern oder auch verringern.

4.3.2 Der Schulweg in Deutschland

Wie bereits im vorangehenden Abschnitt festgestellt wurde, erreicht die überwiegende Mehrzahl der Schüler die Schule zu Fuß. Wie die folgende Tabelle zeigt, gehen über die Hälfte der Kinder nach Angaben ihrer Eltern zu Fuß, 17% benutzen das Fahrrad und ebenfalls 17% fahren mit dem Schulbus. 8% fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 5% werden mit dem PKW zur Schule gebracht.

Tabelle 38: Wie gelangen Kinder in Deutschland in die Schule?

	West	Ost	Gesamt
zu Fuß	49%	63%	53%
mit dem Fahrrad	18%	14%	17%
mit einem Schulbus	19%	13%	17%
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	9%	6%	8%
mit dem PKW	5%	4%	5%
	100%	100%	100%
	N=640	N=278	N=918
N gibt jeweils die Zahl der Schulpflichtigen Kinder an, über die die Eltern berichten			

Gleichzeitig weist die Tabelle auf gewisse Unterschiede zwischen den westlichen und östlichen Bundesländern hin. Im Osten ist der Fußweg zur Schule deutlich verbreiteter als im Westen.

Die Verkehrsmittelwahl hängt verständlicherweise auch eng mit der Struktur des Umfeldes zusammen. So zeigt ein Vergleich nach Ortsgrößenklassen, daß bei Kindern, die in Kleinstgemeinden (bis 2.000 Einwohner) leben, der Schulbus eine wesentlich größere Rolle spielt als in größeren Gemeinden und Städten. In diesen dörflichen Strukturen (bis 2.000 Einwohner) erreichen

30% der Kinder die Schule per Schulbus, aber immerhin dominiert auch hier, wie in allen anderen Gemeindegrößen, der Fußweg (46% in Gemeinden bis 2.000 Einwohner).

Das Fahrrad hat seine größte Bedeutung als Verkehrsmittel für den Schulweg in Mittelstädten bis 100.000 Einwohner. 31% der Kinder in Städten mit 20.-100.000 Einwohnern kommen mit dem Rad zur Schule.

Öffentliche Verkehrsmittel haben die größte Bedeutung in Großstädten (über 100.000 Einwohner). Dort erreichen 13% der Kinder die Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Weglängen, die den zu Fuß gehenden Kindern zugemutet werden, liegen zu mehr als der Hälfte im Bereich von maximal einem Kilometer. Die Anforderungen an die Kinder auf diesem Gebiet variieren, wie die folgende Tabelle zeigt, mit der Gemeindegröße. Allerdings handelt es sich hier um keinen linearen Zusammenhang. Die Tabelle verdeutlicht vielmehr, daß in den dörflichen Gemeinden der Weg zur Schule meist kürzer ist als in größeren Gemeinden, auf der anderen Seite ist die Zahl der Kinder, die weite Wege über 3 Kilometer zur Schule gehen müssen, nirgendwo so groß wie in den ländlichen Strukturen.

Tabelle 39: Länge der zu Fuß zurückgelegten Schulwege/
Ortsgröße

	Ortsgröße				gesamt
	bis 2.000	2.-20.000	20.000 - 100.000	über 100.000	
Fußweg zur Schule:					
bis 1.000 m	71%	60%	59%	53%	57%
1.000 - 2.000 m	13%	33%	35%	34%	32%
2.000 - 3.000 m	6%	5%	4%	9%	7%
über 3.000 m	10%	2%	1%	4%	4%
	100%	100%	100%	100%	100%
	N=48	N=97	N=69	N=271	N=488
N gibt jeweils die Zahl der Kinder an, die den Schulweg zu Fuß zurücklegen					

Die Ergebnisse der Tabelle können allerdings nur als Schätzung verstanden werden, da die Teilgruppen statistisch verhältnismäßig klein sind.

Unterschiede in den Weglängen sind auch in Abhängigkeit von der Wohnsituation feststellbar. Kinder, die in Einfamilienhäusern leben, haben doppelt so oft (6%) Wege von über 3 Kilometern zurückzulegen als solche, die in Mehrfamilienhäusern leben (3%).

Größere Unterschiede in den zu Fuß zurückgelegten Weglängen zeigen sich auch zwischen den westlichen und östlichen Bundesländern. Wie die folgende Tabelle verdeutlicht, fallen im Osten fast 7 von 10 Wegen in den Bereich bis zu einem Kilometer, im Westen sind dies gut die Hälfte.

Tabelle 40: Länge der zu Fuß zurückgelegten Schulwege/
westliche und östliche Bundesländer

	Bundesländer	
	West	Ost
Fußweg zur Schule:		
bis 1.000 m	51%	69%
1.000 - 2.000 m	36%	24%
2.000 - 3.000 m	9%	4%
über 3.000 m	4%	3%
	100%	100%
	N=312	N=176

Unterschiede zwischen West und Ost werden auch sichtbar, wenn man die Antworten der Eltern auf die Frage vergleicht, wie sie die Sicherung der Kinder auf dem Schulweg handhaben. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 41: Von den Eltern ergriffene Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg

	Bundesländer		Gesamt
	West	Ost	
1) Ich bin den Schulweg vorher mit meinem Kind abgegangen	73% ¹⁾	76%	74%
2) Ich habe mich über Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen des Schulwegverkehrs informiert	71%	78%	73%
3) Mein Kind benutzt eine leuchtend farbige/reflektierende Schultasche	70%	59%	67%
4) Von der Schule oder Stadt habe ich Hinweise zum sicheren Schulweg erhalten	54%	35%	49%
5) Um besser gesehen zu werden, trägt mein Kind bei Dunkelheit kleine Reflektoren oder Lämpchen an der Kleidung	43%	26%	38%
	N=594	N=240	N=833
1) Jede der fünf Aussagen wurde den Befragten vorgelesen und konnte mit "ja" oder "nein" beantwortet werden. Die Prozentwerte weisen die "Ja"-Antworten aus.			

Die in Tabelle 41 ausgewiesenen Antworten bieten zwar Anlaß zu einer gewissen Skepsis, weil, bedingt durch den Effekt der "sozialen Wünschbarkeit", die Eltern aller Wahrscheinlichkeit ein zu positives Verhalten berichten. Mit Sicherheit läßt sich aus den Zahlen jedoch ablesen, daß der Beschäftigung mit dem Schulweg und der Schulwegsicherung eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Diese Aussage gilt nach den obigen Zahlen sowohl für die östlichen wie die westlichen Bundesländer. Deutlich wird auch, daß die Ausstattung der Kinder mit optisch auffälligen Schultaschen im Westen verbreiteter ist als im Osten. Mängel hinsichtlich der Ansprache der Eltern bezüglich des Schulwegs durch Schule oder Gemeinde scheinen im Osten mehr verbreitet zu sein als im Westen. Aber in keinem der beiden Landesteile sind die berichteten Zahlen so, daß hier nicht noch Defizite aufzuarbeiten wären. Betrachtet man, welche Elterngruppen sich in besonderer Weise um den Schulweg ihrer Kinder kümmern, deutet sich nach den im Rahmen dieser Studie erhobenen Zahlen nur ein

mäßiger Einfluß des Bildungsniveaus an, der allerdings die erwartete Tendenz aufweist, daß nämlich mit dem Bildungsniveau die Bereitschaft steigt, sich um die Sicherung des Schulwegs zu kümmern. Mindestens ebenso bedeutsam wie das Bildungsniveau scheint nach unseren Zahlen allerdings der Altersfaktor, wobei Eltern im Alter zwischen 25 und 34 Jahren sich in stärkerer Weise um den Schulweg ihrer Kinder kümmern als dies Eltern der höheren Altersklassen tun. Auf diesen Aspekt kommen wir in Kapitel 9 nochmals zurück, wenn es darum geht, was Eltern generell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ihrer Kinder tun.

An dieser Stelle bleibt festzuhalten, daß die Mehrzahl der Kinder den Schulweg zu Fuß zurücklegt, wobei dessen Länge überwiegend im Bereich bis zwei Kilometer liegt und ein Großteil der Eltern sich bemüht, die Kinder mit den Gefahren vertraut zu machen.

5. GEFAHREN FÜR KINDER AUS DER SICHT DER ELTERN

Eltern machen sich Sorgen um ihre Kinder im Straßenverkehr, dies ist ein weit verbreitetes Gefühl. Zwar teilen nicht alle Mütter und Väter Befürchtungen im gleichen Maße, ein Bodensatz von Angst ist jedoch fast allgegenwärtig. Obgleich Ängste ein sehr subjektives Erleben und Interpretieren von Umständen darstellen, wollen wir in diesem Kapitel versuchen, einige Informationen über das Ausmaß der Besorgnis zu liefern. Die Ängste sind dabei eng verknüpft mit Verhaltensstilen der Kinder, und so beschäftigt sich der zweite Abschnitt damit, wie Eltern das Verhalten ihrer Kinder im Verkehr einschätzen. Hieran schließt sich die Frage an, worin Eltern die Hauptgefahren im Straßenverkehr für ihre Kinder sehen.

Ein weiterer, für das Sicherheitsverhalten der Eltern entscheidender Aspekt betrifft den der Verantwortlichkeit. Aus diesem Grunde behandeln wir zum Schluß dieses Kapitels die Frage, wer aus der Sicht der Eltern eigentlich verantwortlich ist für die Sicherheit der Kinder.

5.1 Die Sorge um die Kinder im Verkehr

Für fast zwei Drittel aller Eltern ist die Sorge um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr fester Bestandteil des Alltags. 64% aller befragten Eltern erklären, daß sie sich "ständig", "sehr oft" oder "oft" Sorgen machen. Nur eine Minderheit von 14% hat in diesem Zusammenhang "kaum" Bedenken. 4% der Befragten erklären, "nie" um die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr besorgt zu sein.

Die Befürchtungen der Eltern sind dabei sowohl vom Lebensalter der Eltern wie vom Alter der Kinder beeinflusst. Wie die folgende Tabelle zeigt, sind insbesondere Eltern im Alter zwischen 25 und 45 Jahren beunruhigt. Jüngere Eltern unter 25 Jahren,

deren Kinder in aller Regel noch sehr klein sind und Eltern über 45, deren Kinder meist bereits verkehrserfahren sind, äußern weniger Befürchtungen.

Tabelle 42: Häufigkeit der Sorgen um die Sicherheit der Kinder/ Alter der Eltern

	Alter des befragten Elternteils ¹⁾				Gesamt
	- 24	25-34	35-44	45u.älter	
Häufigkeit der Sorgen:					
ständig/sehr oft	24%	47%	44%	34%	42%
oft	11%	19%	24%	30%	22%
manchmal	12%	19%	21%	15%	19%
selten/fast nie	15%	8%	8%	18%	10%
nie	17%	5%	1%	1%	4%
keine Angabe	21%	2%	2%	1%	3%
	100% N=107	100% N=402	100% N=462	100% N=161	100% N=1.131
1) Die Stichprobe der befragten Eltern enthält ausschließlich Eltern mit Kindern von 0-14 Jahren					

Die Tatsache, daß Eltern unter 24 Jahren in aller Regel sehr kleine Kinder haben, erklärt auch den hohen Anteil der Antworten "keine Angabe". Da diese Kleinkinder noch nicht selbständig am Verkehr teilnehmen, wissen die Eltern mit der Frage nach der Sorge um die Verkehrssicherheit der Kinder noch nichts rechtes anzufangen. Daß auch diese Kleinkinder, insbesondere beim Transport im Auto, bereits gefährdet sind, wird vielfach nicht wahrgenommen, bzw. ist diesen Eltern nicht bewußt.

Die Antworten auf die Frage, welcher Elternteil sich denn in besonderem Maße Sorgen um die Kinder im Straßenverkehr macht, sind beeinflusst von der vielfach berichteten stärkeren affektiven Bindung der Mütter an die Kinder: Mütter hegen mehr Befürchtungen als Väter. 46% der Mütter gegenüber 36% der Väter sind "ständig" oder "sehr oft" in Sorge um ihre Kinder im Verkehr. Interessant ist ferner, daß die berichtete Angst bei El-

tern mit einfacher Ausbildung verbreiteter ist als bei solchen mit höherem Bildungsniveau.

Keinen Einfluß auf das Ausmaß der Befürchtungen hat die Tatsache, ob der oder die Befragte Führerscheinbesitzer sind oder nicht. Dagegen wachsen die Sorgen, wenn man mehrere Kinder hat.

Ein Blick auf die strukturellen Hintergründe zeigt, daß in den neuen Bundesländern die Angst um die Kinder mehr verbreitet ist als im Westen: Im Westen haben immerhin 9% der Eltern "fast nie" oder "nie" Angst um die Kinder. Der Vergleichswert liegt im Osten bei 1%.

Vielfach trifft man auf die Annahme, daß Verkehrsgefahren für Kinder insbesondere in den Städten lauern. In den Befürchtungen der Eltern schlägt sich dies allerdings nicht nachhaltig nieder. Allenfalls bei denjenigen, die in ländlichen Gebieten in Ortschaften mit unter 2.000 Einwohnern wohnen, ist die Angst um die Kinder etwas geringer als anderswo.

Es bleibt somit festzuhalten, daß die Sorge um die Kinder im Straßenverkehr zwar von einigen persönlichen Merkmalen wie Alter und Geschlecht sowie von strukturellen Merkmalen beeinflusst ist, bedeutsamer ist jedoch, daß diese Sorge generell weit verbreitet ist.

5.2 Wie beurteilen die Eltern das Verhalten ihrer Kinder im Verkehr?

Eltern haben ein außerordentlich positives Bild vom Verhalten ihrer Kinder im Verkehr. Sichtbar wird dieses Ergebnis daran, daß sie zur Beschreibung des Verhaltens weit überwiegend auf positive Merkmale zurückgreifen. Die folgende tabellarische Übersicht macht diese deutlich.

Tabelle 43: Verhalten der Kinder im Straßenverkehr aus der Sicht der Eltern¹⁾

Rang	Eigenschaft	Häufigkeit der Nennung
1	aufmerksam	54%
2	vorsichtig	45%
3	umsichtig	39%
4	folgsam	32%
5	spontan	27%
6	bedächtigt	20%
7	leichtsinnig	16%
8	ängstlich	15%
9	unkonzentriert	15%
10	draufgängerisch	10%
11	vorbildlich	9%
12	waghalsig	7%
		N = 1.131
1) Die Befragten konnten aus den 12 Eigenschaften bis zu drei auswählen, die am besten das Verhalten der eigenen Kinder beschreiben		

Aus einer Liste, die gleich viele sicherheitszutragliche wie sicherheitsabträgliche Eigenschaften enthält, wählen die Eltern weit überwiegend sicherheitszutragliche Elemente. Es läßt sich an dieser Stelle nicht eindeutig klären, inwieweit die Auswahl der Eigenschaften dem Wunschenken der Eltern entspricht und in welchem Umfang das Bild positiv überzeichnet ist. Allerdings deutet sich hier bereits an, daß Eltern eher dazu neigen, die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr zu überschätzen statt sie zu unterschätzen.

Die Beurteilung der Kinder hängt dabei sowohl vom Alter der Eltern wie auch von deren Bildungsstand ab. Es ist davon auszugehen, daß mit wachsendem Lebensalter der Eltern eine Zunahme der positiven Sicht zu verzeichnen ist. Die folgende Tabelle verdeutlicht dies am Beispiel der drei meist genannten Eigenschaften "aufmerksam", "vorsichtig" und "umsichtig".

Tabelle 44: Abhängigkeit der Beurteilung der Kinder vom Lebensalter der Eltern

	Alter der Eltern			
	- 24	25 - 34	35 - 44	45 u. älter
"Meine Kinder sind...				
...aufmerksam	39%	42%	65%	73%
...vorsichtig	36%	42%	50%	52%
...umsichtig	32%	29%	45%	58%
	N=107	N=402	N=462	N=161

Insbesondere die "älteren" Eltern, die natürlicherweise im Schnitt auch ältere Kinder haben, stufen ihre Kinder besonders positiv ein.

Während das Verhältnis bei der Wahl sicherheitszutraglichen zu sicherheitsabträglichen Eigenschaften bei den bis 24 Jahre alten Eltern bei 1,71 und bei den 25 bis 34 Jahre alten Eltern bei 1,57 liegt, steigt dies bei den 34 bis 44 Jahre alten Eltern auf 2,78 und erreicht bei den über 45 Jahre alten Eltern den Wert 3,9.

Eine bessere Schulbildung der Eltern wirkt sich in der Weise aus, daß diese Eltern eine positivere Beurteilung der Kinder im Verkehr liefern, ein Aspekt, der bei der Verkehrssicherheitsarbeit zu beachten ist.

Verständlicherweise hängt die Beurteilung nachhaltig auch davon ab, welcher Altersklasse das zu beurteilende Kind angehört. Die starke Betonung positiver Eigenschaften beginnt etwa ab dem 6. Lebensjahr. Erst ab diesem Alter weisen die Eltern ihren Kindern gehäuft die Eigenschaften "aufmerksam", "umsichtig" und "vorsichtig" zu.

Das bedeutet, daß etwa ab dem 6. Lebensjahr die Diskrepanz zwischen den vermuteten und tatsächlichen Fähigkeiten der Kinder

besonders groß wird. Diese Diskrepanz betrifft im übrigen nicht nur die Leistungsfähigkeit der Kinder im Vergleich zu den Erwartungen der Eltern. Ein Vergleich der objektiven verkehrlichen Anforderungen und der kindlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten zeigt, daß gerade im 6. und 7. Lebensjahr beide Aspekte besonders weit auseinanderklaffen. (Vgl. LIMBOURG 1995, S. 48). In welchem Ausmaß die Kinder dabei überschätzt werden und auf welche Aspekte sich diese Überschätzung bezieht, werden wir in Kapitel 6 erläutern.

5.3 Wo sehen Eltern die Hauptgefahren für ihre Kinder im Straßenverkehr?

Wie wir in Abschnitt 2.2.1 (Tabelle 7) bereits gezeigt haben, verunglücken die Kinder am häufigsten als Radfahrer (34%), gefolgt von Unfällen als Fahrzeuginsassen (31%) und als Fußgänger (30%). Dabei gilt, daß sich die meisten Unfälle nachmittags beim Spielen ereignen, gefolgt von Schulwegunfällen (LIMBOURG 1995, S. 25).

Die Eltern sehen die größten Gefahren für ihre Kinder beim Queren der Straße, also als Fußgänger und auf dem Schulweg. Die Gefahr als Mitfahrer im Auto wird dagegen massiv unterschätzt. Die folgende Tabelle macht diese Fehleinschätzungen deutlich.

Ein Aspekt, der in der Tabelle nicht angesprochen wird, der sich jedoch in Einzelgesprächen mit Eltern als Gefährdung herauskristallisiert, ist der Bereich von großen Parkplätzen. Dort haben Eltern Angst, weil das gleichzeitige Einladen von Waren und die Überwachung von Kindern Probleme bereitet. Verschärft wird die Situation dadurch, daß auf derartigen Parkplätzen zum Teil relativ schnell gefahren wird, auf alle Fälle zu schnell, um Kindern, die plötzlich zwischen den parkenden Autos hervortreten, sicher begegnen zu können.

Tabelle 45: Einschätzung der Gefahren für Kinder aus der Sicht der Eltern

Rang	Wo sind Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet? ¹⁾	Häufigkeit der Nennung
1	Beim Überqueren der Straße	63%
2	Auf dem Schulweg	46%
3	Beim Radfahren auf der Fahrbahn	39%
4	Beim Spielen zwischen parkenden Autos	32%
5	An Kreuzungen ohne Ampeln	29%
6	Beim Spielen auf dem Gehweg	22%
7	Beim Verlassen des Autos	15%
8	Beim Radfahren auf dem Gehweg	11%
9	Beim Mitfahren im Auto	8%
10	Vor der Schule	8%
11	Am Zebrastreifen	8%
12	An Kreuzungen mit Ampeln	7%
13	In fremder Umgebung, z.B. im Urlaub	6%
		N=1.131
1) Die Befragten konnten aus den 13 Gefahrenpunkten bis zu drei auswählen.		

Die Tabelle 45 zeigt zudem, daß insbesondere dem Radeln auf der Fahrbahn ein erhebliches Gefahrenpotential zugemessen wird, wogegen das Radfahren auf dem Gehweg, das ja für Kinder bis zum 8. Lebensjahr Vorschrift ist, weitaus seltener als Gefahr betrachtet wird.

Die Tabelle 45 verdeutlicht außerdem, daß verkehrstechnische Maßnahmen wie Zebrastreifen und Lichtsignalanlagen an Knoten von den Eltern als gefahr mindernd gesehen werden. Daß dieser Effekt, zumindest in Deutschland, tatsächlich Realität ist, haben die Beobachtungen, über die Kapitel 4 berichtet, deutlich gemacht.

Mütter und Väter haben in diesem Zusammenhang weitgehend ähnliche Vorstellungen zur Gefährdungshierarchie. Dagegen wächst die Dominanz der drei hauptsächlich wahrgenommenen Gefahrenbereiche "Überqueren der Straßen", "Auf dem Schulweg" und "Beim Radfah-

ren auf der Fahrbahn" mit dem Alter der befragten Eltern, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 46: Hauptgefahrenpunkte für Kinder aus der Sicht der Eltern/Alter der Eltern

	Alter der Eltern			
	- 24	25 - 34	35 - 44	45 u. älter
1. Beim Überqueren der Straße	45% ¹⁾	64%	65%	70%
2. Auf dem Schulweg	36%	45%	48%	52%
3. Beim Radfahren auf der Fahrbahn	21%	33%	45%	48%
	N=107	N=402	N=462	N=161
1) Die Befragten konnten aus 13 Gefahrenpunkten (vgl. Tabelle 45) bis zu drei Punkte auswählen				

Die Gefährdungseinschätzung verändert sich nicht nur mit dem Alter der Eltern sondern hängt wesentlich auch vom Alter der Kinder ab. Diejenigen, die ausschließlich Kinder unter 6 Jahren besitzen, betonen die Gefahren der Kinder beim Spielen auf dem Gehweg. Eltern von schulpflichtigen Kindern rücken verständlicherweise das Radfahren und den Schulweg stärker in den Vordergrund.

Strukturelle Aspekte, wie die Region oder die Ortsgröße spielen dagegen nur eine nachgeordnete Rolle. Der einzige bedeutsame Unterschied zwischen den westlichen und östlichen Bundesländern besteht in der häufigeren Nennung der Gefahr für Kinder als Radfahrer auf der Straße in den östlichen Bundesländern.

Überraschenderweise wirkt sich die Größe der Orte, in denen die Eltern leben, nur begrenzt auf deren Gefahrenwahrnehmung aus. Hier sind nur zwei Ergebnisse zu nennen: Eltern, die in kleinen Gemeinden (bis 5.000 Einwohner) wohnen, erleben den Schulweg als gefährlicher als Eltern in größeren und Großstädten. Auch gilt in den Kleingemeinden das Querren der Straße als gefährli-

cher. Diese Befürchtungen spiegeln objektive Defizite wider, die sich aus der ländlichen Infrastruktur ergeben.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, daß die Gefahren des Zu-Fuß-Gehens und Querens relativ realistisch eingeschätzt werden, die des Radfahrens eher unterschätzt und die des Mitfahrens im Auto massiv unterschätzt werden.

5.4 Wer ist aus der Sicht der Eltern verantwortlich für die Sicherheit der Kinder?

Fragt man die Eltern nach denjenigen, die nach ihrer Meinung für die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr letztendlich verantwortlich sind, zeigt sich, daß sich die Antworten auf drei Gruppen konzentrieren. Es dominiert die Zuordnung der Verantwortlichkeit auf die Eltern, gefolgt von den Kraftfahrern und an dritter Stelle rangieren die Kinder selber.

Tabelle 47: Zuordnung der Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr

Rang	verantwortlich	Häufigkeit der Nennung ¹⁾
1	Die Eltern	65%
2	Die Kraftfahrer	42%
3	Die Kinder selber	27%
4	Die Verantwortlichen in Städten und Gemeinden	17%
5	Die Lehrer in Schulen	14%
6	Die Politiker	13%
7	Die Polizei	12%
8	Die Kindergärten	8%
9	Die Verkehrswacht	4%
10	Die Automobilclubs	0
1) Die Befragten konnten bis zu zwei Antworten aus einer vorgegebenen Liste auswählen		N=1.131

Die Tabelle verdeutlicht, daß die Mehrzahl der Eltern durchaus die eigene Verantwortlichkeit für die Sicherheit ihrer Kinder anerkennt. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, daß anderen Verantwortlichkeit in erheblichem Umfang zugewiesen wird. Insbesondere richtet sich der Blick hierbei auf die Kraftfahrer. Überraschen mag auch die relativ hohe Zahl derjenigen Eltern, die die Verantwortlichkeit bei den Kindern selbst sehen. Jedes vierte Elternteil hält die Kinder selbst für die Sicherheit für verantwortlich.

Auf der anderen Seite verdeutlicht die Tabelle, daß staatlichen Institutionen wie Städten und Gemeinden, Schulen, Politikern oder der Polizei nur eine nachrangige Rolle zugewiesen wird. Die Verkehrswacht oder Automobilclubs spielen in diesem Zusammenhang im Bewußtsein der Eltern keine Rolle.

Mütter stufen die Eltern dabei häufiger als verantwortlich für die Sicherheit der Kinder ein als Väter dies tun. Erstaunlich ist, daß mit steigendem Bildungsniveau die Zuweisung von Verantwortung auf die Kinder selber zunimmt. Es deutet sich nochmals an, daß die Fähigkeiten und die eigene Verantwortlichkeit der Kinder insbesondere bei besser ausgebildeten Eltern zu hoch eingestuft werden.

Einen gewissen Einfluß auf die Wahrnehmung von Verantwortlichkeit für die Sicherheitsprobleme von Kindern hat auch die Tatsache, ob der befragte Elternteil selbst eine Fahrerlaubnis besitzt oder nicht. Diejenigen, die den Führerschein besitzen, neigen stärker dazu, die Kinder selbst für verantwortlich zu erklären. Umgekehrt weisen diejenigen, die keinen Führerschein besitzen, Kraftfahrern eine größere Verantwortlichkeit zu als dies die Kraftfahrer selbst tun.

Die berichteten Unterschiede sind allerdings nicht so gravierend, daß sie das Hauptergebnis überstrahlen würden: Eltern sehen durchaus ihre Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit

ihrer Kinder. Daß sie diese Verantwortung in der Realität nicht hinreichend, insbesondere beim Transport der Kinder im PKW, wahrnehmen, macht dieser Bericht an anderer Stelle allerdings auch deutlich.

6. DIE ÜBERSCHÄTZUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER KINDER

Kinder sind im Straßenverkehr aus mehreren Gründen weniger leistungsfähig als Erwachsene. Unter körperlichen Gesichtspunkten weisen Kinder das Defizit der geringeren Körpergröße und der niedrigeren Augenhöhe auf. Die geringere Größe hat zum einen zur Folge, daß die Schrittlänge kleiner ist. Dies führt, so vermuten manche Sicherheitsforscher (z.B. SCHLAG, 1980, S. 25), zu einem kompensatorischen Verhalten, das sich darin zeigt, daß die Kinder über die Straße rennen. Mindestens ebenso bedeutsam für die Verkehrssicherheit hinsichtlich des Faktors "Körpergröße" ist jedoch auch die Tatsache, daß Kinder übersehen werden, weil sie durch Gegenstände oder Personen verdeckt werden.

Zusätzliche Nachteile ergeben sich aus der Eigenart kindlichen Sehens. So verändert die niedrigere Augenhöhe die Perspektive der Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens, auch haben Kinder einen kleineren Blickwinkel, der sie bei der Wahrnehmung von Gefahren im peripheren Sichtfeld einschränkt.

Allerdings bilden die physiologischen Bedingungen nur die Grundlage, also quasi die "Hardware" der Gefahrenwahrnehmung. Untersuchungen zeigen, daß das Wahrnehmen von Risiken ein Prozeß ist, der sich mit dem Lebensalter entwickelt. LIMBOURG stellt in diesem Zusammenhang fest: "Zusammenfassend läßt sich ...feststellen, daß ein Bewußtsein für die Gefährlichkeit von Verkehrssituationen erst ab sechs bis acht Jahren auftritt. Zu diesem Zeitpunkt beginnt somit auch die Entwicklung eines subjektiven Sicherheits- bzw. Unsicherheitsgefühls". (LIMBOURG, 1995, S. 49-50). Diese Gefahrenwahrnehmung, die sich bei 6jährigen entwickelt, läßt sich am besten als "akutes" Gefahrenbewußtsein beschreiben, d.h. das Kind reagiert auf akute Reize. Vorausschauendes Wahrnehmen von Gefahren, d.h. die Antizipation von Geschehensabläufen, setzt deutlich später, etwa im Alter von acht Jahren, ein. Bis zu diesem Alter ist ein Denken und

Erleben der Kinder von einer ichzentrierten Erlebnis- und Denkweise geprägt.

Charakteristisch ist für Kinder diesen Alters häufig eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem subjektiven Sicherheitsempfinden und dem objektiven Grad an Unsicherheit. Insbesondere in der vertrauten Umgebung, z.B. im Lebens- und Wohnumfeld, werden Gefahren häufig unterschätzt. Erst ab dem elften Lebensjahr sind Kinder in der Lage, die Gefahren im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. Ab diesem Alter vermögen sie auch die Risiken der anderen Verkehrsteilnehmer, z.B. der Autofahrer, einigermaßen verlässlich zu beurteilen.

Den Eltern ist zwar das Prozeßhafte in der Entwicklung der kindlichen Gefahrenwahrnehmung aus dem Alltag vertraut. Allerdings kennen sie die Fähigkeiten der Kinder in verschiedenen Altersstufen nur unzureichend. Vielfach verfallen sie in den Fehler, die Fähigkeiten der Kinder an deren Wissen und Kenntnisstand über Verkehrsregeln oder Verkehrssituationen festzumachen. Wie jedoch die Verkehrssicherheitsforschung zeigt, sind großes Wissen im Bereich des Straßenverkehrs und ausgeprägte Regelkenntnis keine Garantie für verkehrssicheres Verhalten. So stellten GÜNTHER und LIMBOURG schon 1974 fest, daß "Kinder mit umfangreichen Kenntnissen der Verkehrsregeln sich im Straßenverkehr nicht unbedingt sicherer verhalten als Kinder mit nur geringen Regelkenntnissen" (GÜNTHER + LIMBOURG, 1974, S. 72). Der begrenzte Einfluß des Regelwissens hängt mit der Tatsache zusammen, daß das kindliche Verhalten nur begrenzt von kognitiven Fähigkeiten gesteuert ist. Sobald Kinder durch situative Reize abgelenkt sind, wird das Verhalten stärker von diesen Reizen (z.B. dem Freund auf der gegenüberliegenden Straßenseite) gesteuert als von gelernten Verhaltensvorschriften. Mancherorts tragen die Verkehrsregeln diesem Aspekt besondere Rechnung, so beispielsweise in England, wo für Kraftfahrer eine besondere Aufmerksamkeitspflicht gegenüber Kindern in der Nähe von Eisverkaufswagen gilt.

Diese starke situative Steuerung wird von Eltern häufig übersehen. Vielmehr schließen die Eltern aus der Beobachtung, daß ihr Kind Regeln und Verkehrszeichen kennt und sich auch beobachtbar daran hält, daß dies nun ein stabiles Handlungsmuster sei. Untersuchungen zur Stabilität kindlicher Verhaltensmuster im Straßenverkehr zeigen jedoch, daß sich erst ab etwa acht bis neun Jahren stabile Verhaltensmuster einstellen, wobei aber selbst in dieser Altersklasse erst etwa die Hälfte der Kinder eine entsprechende Verhaltensstabilität aufweist.

Zu den wesentlichen Voraussetzungen der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr gehören das adäquate Abschätzen von Geschwindigkeiten und Entfernungen im Verkehr. Aus diesem Grund beschäftigen sich die beiden ersten Abschnitte des Kapitels mit der Frage, inwieweit die Einschätzungen der Eltern dem Leistungsvermögen bzw. den Leistungsgrenzen der Kinder entspricht. Im dritten Abschnitt betrachten wir dann eines der Hauptprobleme für Kinder im Straßenverkehr, das Querens der Straße unter verschiedenen Bedingungen. Auch hier geht es um die Frage, wie die Eltern die Leistungsfähigkeit der Kinder einschätzen.

6.1 Diskrepanzen beim Abschätzen von Entfernungen

Das richtige Schätzen von Entfernungen ist nicht nur für Kinder eine der grundlegenden Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Die dazu erforderlichen Fähigkeiten sind bei Kindern nicht á priori vorhanden, sondern entwickeln sich mit fortgeschrittenem Alter. ZWAHLEN zeigte bereits 1975, daß die Entfernungsschätzungen von Kindern mit höheren Unsicherheiten behaftet sind als die von Erwachsenen. Bei seinem Vergleich untersuchte er zwei Altersgruppen, und zwar Kinder zwischen 6 und 13 Jahren und junge Erwachsene im Alter zwischen 22 und 30 Jahre. Die Ursachen für die kindlichen Defizite liegen, so vermutet SCHLAG, in den noch nicht voll ausgebildeten physiologischen Voraussetzungen der Tiefenschärfe-Wahrnehmung.

Letztere ist erst ab dem Alter von 9 Jahren voll entwickelt. Dies bedeutet, daß frühestens zu diesem Zeitpunkt von einer angemessenen Fähigkeit zur Entfernungsschätzung ausgegangen werden kann. Hierbei ist noch zu beachten, daß beispielsweise die Zwahlenischen Experimente mit geparkten Autos, also unbewegten Objekten stattfanden, in der Realität das Kind dagegen gefordert ist, die Entfernung bewegter, sich nähernder Objekte richtig zu beurteilen. Diese Tatsache ist als zusätzliche Erschwernis zu werten, so daß neun Jahre als Grenze für das Erreichen der entsprechenden Leistungsfähigkeit eher zu niedrig, aber auf keinen Fall zu hoch angesetzt ist.

Fragt man nun die Eltern, was sie glauben, ab wann Kinder die Entfernung eines sich nähernden Autos richtig einschätzen können, fällt zunächst die enorme Spannweite der Antworten ins Auge. Die Schätzungen reichen von 4 bis 15 Jahre, wobei der Mittelwert bei 9,3 Jahren liegt. Der Mittelwert für sich genommen könnte den Eindruck erwecken, daß die Eltern in ihren Schätzungen relativ realistische Vorstellungen haben. Daß dies nicht der Fall ist, liegt an der bereits erwähnten großen Varianz der Antworten.

So glauben

- 39%, daß Kinder bereits im Alter bis zu 8 Jahren
- 37%, daß Kinder im Alter zwischen 9 und 11 Jahren und
- 21%, daß Kinder erst ab 12 Jahren

die Entfernung eines sich nähernden Autos richtig einschätzen können. Das bedeutet, daß rund 4 von 10 Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder auf diesem Gebiet erheblich überschätzen und damit Erwartungen an die Kinder herantragen, denen diese physiologisch gar nicht entsprechen können.

Die Fehleinschätzung ist weniger eine Frage des Geschlechts oder des Alters, Männer und Frauen auf der einen Seite und ver-

schiedene Altersgruppen auf der anderen Seite, beurteilen die Leistungsfähigkeit ihrer Kinder ähnlich. Als ein entscheidender Faktor erweist sich vielmehr das Bildungsniveau, allerdings in inverser Funktion. Denn es ist keinesfalls so, daß mit besserer Ausbildung die Zahl der richtigen Einschätzungen wächst, im Gegenteil, es schätzen

- Volksschüler zu 40%
- Absolventen weiterführender Schulen ohne Abitur zu 37%
- Schüler mit Abitur zu 27%

das Erreichen der Leistungsfähigkeit ihrer Kinder auf diesem Gebiet richtig ein, wobei mit besserer Ausbildung der Eltern eine Häufung in der Überschätzung der Fähigkeiten der Kinder einhergeht. So glauben

- 10% der Volksschüler
- 17% der Absolventen weiterführender Schulen
- 22% der Eltern mit Abitur und
- 25% der Eltern mit Studium,

daß ihr Kind bereits mit 6 Jahren oder früher die Entfernung eines sich nähernden Autos richtig abschätzen könnte.

Ob derartige Überschätzungen auch hinsichtlich der Schätzung von Geschwindigkeiten gang und gebe ist, zeigt der folgende Abschnitt.

6.2 Diskrepanzen bei Geschwindigkeitsschätzungen

Für das sichere Queren der Straße ist es unerlässlich, in der Lage zu sein, Geschwindigkeiten von sich nähernden Fahrzeugen einigermaßen korrekt zu schätzen. Die Fähigkeit zu derartigen Schätzungen entwickelt sich gegen Ende des ersten Lebensjahrzehnts, wobei daran erinnert sei, daß eine der Voraussetzungen

für Geschwindigkeitschätzungen in der Entfernungsschätzung liegt. Verlässliche Geschwindigkeitsschätzungen können also Kinder erst dann machen, wenn sie über die Fähigkeit verfügen, Entfernungen richtig einzuschätzen. Eine weitere wesentliche Grundlage der Geschwindigkeitsschätzung liegt in der Erfahrung. Wie SCHLAG feststellt, "taxieren Erwachsene die Geschwindigkeit von sich bewegenden Fahrzeugen im wesentlichen aufgrund von Informationen über die Entfernung und den Fahrzeugtyp" (SCHLAG 1980, S. 29). Die hierzu notwendigen kognitiven Fähigkeiten und Erfahrungen besitzen Kinder keinesfalls vor dem achten Lebensjahr. Untersuchungen bestätigen die größere Unsicherheit von jüngeren Kindern gegenüber älteren Kindern sehr eindrucksvoll. Insoweit ist es ein Trugschluß der Autofahrer, wenn sie aus der Tatsache, daß sie ein Kind am Straßenrand sehen und das Kind sie sieht, den Schluß ziehen, daß das Kind die Gefahr des sich nähernden Autos auch richtig einschätzt. Selbst der wechselseitige Blickkontakt ist keine Garantie, daß das Kind eine angemessene Zeitlücke zum Queren wählt.

Die Tatsache, daß Geschwindigkeitsschätzungen ein komplexerer Vorgang sind als Entfernungsschätzungen, ist auch den Eltern bekannt. Während der vermutete Altersdurchschnitt, ab dem Entfernungen richtig eingeschätzt werden, bei 9,3 Jahren lag, wie der vorangegangene Abschnitt gezeigt hat, liegt der entsprechende Wert für Geschwindigkeitsschätzungen bei 10,3 Jahren. Eine genauere Analyse dessen, wie Eltern ihre Kinder in diesem Zusammenhang beurteilen, zeigt in Ergänzung zu den Erfahrungen von Abschnitt 6.1 einige interessante Zusammenhänge. So wirkt sich das Lebensalter deutlich auf die Varianz der Schätzungen aus: Ältere Eltern über- oder unterschätzen ihre Kinder häufiger als jüngere Eltern dies tun. Gleichzeitig verdeutlicht die Tabelle 48, daß weniger als die Hälfte der Eltern ihre Antwort im richtigen Schätzbereich ansiedeln.

Tabelle 48: Einschätzung der Fähigkeiten, Geschwindigkeiten richtig zu beurteilen/Alter der Eltern

	Alter				Gesamt
	- 24	25 - 34	35 - 44	45 u. älter	
Überschätzungsbereich: bis 8 Jahre	26%	27%	29%	27%	27%
guter Schätzbereich: 9-10 Jahre	27%	33%	26%	26%	29%
Unterschätzungsbereich: über 10 Jahre	29%	36%	45%	45%	41%
keine Angabe	18%	4%	-	2%	3%
	100% N=107	100% N=402	100% N=462	100% N=161	100% N=1.131

Mütter und Väter unterscheiden sich in ihrer Beurteilung der Leistungsfähigkeit ihrer Kinder kaum. Dagegen wirkt sich eine bessere Ausbildung ebenfalls in der Weise aus, daß die Varianz der Beurteilung zunimmt, d.h. die Zahl der richtigen Einstufungen sinkt mit steigendem Bildungsstand.

Ein weiteres Phänomen, das berichtet aber letztlich nicht erklärt werden kann, betrifft die unterschiedliche Beurteilung der Kinder in West und Ost. Die Bewohner der östlichen Bundesländer neigen weit weniger dazu, die Leistungsfähigkeit ihrer Kinder zu überschätzen. Fast die Hälfte der dortigen Bewohner macht realistische Altersangaben, nur 5% überschätzen ihre Kinder. Im Westen liegt die Überschätzungsrate dagegen bei 17%.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß nur 3 von 10 Eltern die Fähigkeit ihrer Kinder hinsichtlich der Geschwindigkeits-schätzung richtig beurteilen. Die Fehleinschätzung liegt allerdings häufiger in der Unterschätzung der Kinder als in deren Überschätzung. Mehr als ein Viertel der Eltern überschätzt dabei die Kinder.

6.3 Einschätzung der Fähigkeiten beim Queren der Straße

Im folgenden wollen wir beschreiben, wie Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder beim Queren der Straße beurteilen. Hierbei wird zwischen drei Situationen unterschieden, und zwar dem Queren einer befahrenen Straße ohne Hilfen, dem Queren an Zebrastreifen und schließlich an einer Fußgängerampel.

Als erstes Ergebnis ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, daß die Eltern die realistische Auffassung vertreten, daß das Queren an der Ampel für die Kinder leichter ist als das Queren am Zebrastreifen. Die Querung einer befahrenen Straße an ungesicherter Stelle gilt dagegen als nachhaltig schwieriger. Deutlich wird dies an den Durchschnittswerten des Alters, zu dem die Eltern glauben, daß ihre Kinder die entsprechende Aufgabe bewältigen können:

Nach Meinung der Eltern können Kinder im Alter von

- 6,9 Jahren an einer Fußgängerampel
- 7,3 Jahren an einem Zebrastreifen
- 9,2 Jahren an einer ungesicherten Stelle

eine Fahrbahn allein überqueren.

Bevor wir auf diese Werte näher eingehen, wollen wir kurz beschreiben, wie sich die Fähigkeiten der Kinder zur Querung der Straße im Verlaufe des Alterwerdens entwickeln. LIMBOURG + GERBER¹⁾ haben in diesem Zusammenhang festgestellt, daß dreijährige Kinder kaum ein angemessenes Überquerungsverhalten zeigen, nur 16% der beobachteten Kinder hielten an der Bordsteinkante und nur 8% schauten vor der Querung nach beiden Seiten. Vier- bis fünfjährige Kinder sind schon etwas besser, lassen sich

¹⁾ LIMBOURG, M. + GERBER, W.D., Das Verhalten von drei bis siebenjährigen Kindern bei der Straßenüberquerung unter Ablenkungsbedingungen. Zeitung für Verkehrserziehung, 1978, 2, S. 10-13, zit. nach LIMBOURG, M., Kinder im Straßenverkehr, S. 30

jedoch noch stark ablenken. Aber auch in dieser Altersklasse hält nur gut ein Drittel vor der Querung an. In etwa der gleichen Größenordnung bewegt sich die Zahl derer, die vor der Querung nach beiden Seiten blicken. Für die sechs- und siebenjährigen Kinder fanden die Autoren heraus, daß die Kinder dieser Altersgruppe sich bereits relativ sicher verhielten, sofern sie nicht abgelenkt wurden. Werden sie jedoch abgelenkt, verfallen sie in die riskanten Verhaltensweisen der jüngeren zurück. Manche Forscher führen die hohe Unfallbelastung gerade der sechs- bis siebenjährigen darauf zurück, daß diese Kinder fälschlicherweise den Eindruck verkehrssicheren Verhaltens vermitteln, obwohl sie bei Ablenkung in gefährliche frühere Verhaltensmuster zurückfallen.

Zahlreiche Untersuchungen, über die SCHLAG berichtet, kommen daher zu dem Ergebnis, daß ab etwa 8-9 Jahren eine merkliche Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Kinder einsetzt. Manche Autoren sprechen in diesem Zusammenhang von einem Sprung, der "als Entwicklung von einem verkehrszeichengerechten hin zu einem verkehrsgerechten Verhalten" zu bezeichnen ist. (SCHLAG, 1980, S. 22).

Zusätzlich gilt es zu beachten, daß die von den Eltern zu recht anerzogene Regel, vor dem Queren zunächst in beide Fahrt-Richtungen zu schauen, von den Kindern vielfach als Ritual aufgefaßt wird, das quasi automatisch Sicherheit vermittelt, selbst wenn es achtlos durchgeführt wird. Dieser Aspekt ist bedeutsam, wenn man das Verhalten der Kinder im Verkehr beobachtet, bzw. über das Ausmaß der Sicherung urteilt.

Wie eingangs bereits angedeutet, ergeben sich allerdings erhebliche Unterschiede in der Anforderung an die Kinder, je nachdem, welche Art von Querung der Fahrbahn vollzogen wird.

Daß Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder bei ungesichertem Queren mehrheitlich realistisch einschätzen, zeigt die folgende

Tabelle 49, in der die drei Querungsfälle "ungesichert", "Ampel" und "Zebrastreifen" verglichen werden.

Die Tabelle 49 zeigt insbesondere hinsichtlich des ungesicherten Querens abermals eine breite Spannweite der Antworten: Das Spektrum der gegebenen Antworten reicht von 5 bis 15 Jahren. Der Anteil der Eltern, die die Fähigkeiten ihrer Kinder überschätzen, liegt bei mindestens 24%, konnten wir doch oben zeigen, daß die 6-7jährigen, insbesondere durch Ablenkung, massiv gefährdet sind.

Tabelle 49: Schätzung der Eltern zur Fähigkeit des Querens von Straßen durch Kinder

	ungesichert	Querung Zebrastreifen	Ampel
"Dies können Kinder im Alter...			
...bis zu 6 Jahren	13%	43%	53%
mit 7 Jahren	11%	14%	15%
mit 8 Jahren	19%	20%	17%
mit 9 Jahren	7%	5%	3%
mit 10 Jahren	25%	12%	7%
über 10 Jahre	22%	2%	2%
keine Angabe	3%	4%	3%
N = 1.131	100%	100%	100%

Fast die Hälfte der befragten Eltern sieht jedoch die Gefahren des ungesicherten Querens, sie siedeln die Fähigkeit hierzu im Bereich von 10 Jahren und darüber an.

Vielfach überschätzt werden die Kinder jedoch an den Stellen, die durch verkehrstechnische Maßnahmen abgesichert werden, also an Zebrastreifen und Ampeln. 43% der Eltern halten Kinder bis zu 6 Jahren in der Lage, an Zebrastreifen selbständig und sicher zu queren. Das Risiko an derartigen Anlagen ist deshalb hoch, weil die Kinder die Schutzfunktion überschätzen. SCHLAG weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß an Zebrastreifen

das subjektive Sicherheitsgefühl der Kinder höher ist als die objektiv gegebene Sicherheit (SCHLAG 1980, S. 35). Auch die in Kapitel 4 berichteten Beobachtungen haben zumindest für Deutschland eine gute Akzeptanz des Zebrastreifens seitens der Kraftfahrer bei Kinderquerungen deutlich gemacht. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß Beobachtungen zeigen, daß Kindern an anderen Querungshilfen ohne Zebrastreifen (z.B. Mittelinseln) eher Vorrang gewährt wird als Erwachsenen (FÜSSER, JACOBS, STEINBRECHER 1993, S. 19).

Noch deutlicher wird die Tendenz zur Überschätzung der kindlichen Fähigkeiten bei Querungen an Ampeln. Über die Hälfte aller befragten Eltern vertritt die Meinung, daß Kinder, die um die 6 Jahre alt sind, dort sicher allein queren können. 2% glauben, Kinder könnten dies bereits mit 4 Jahren, weitere 12% sind der Meinung, ihre Kinder könnten dies mit 5 Jahren.

Die Zahlen deuten insoweit darauf hin, daß von den baulich-technischen Hilfsmitteln eine Entlastung erwartet wird, die diese für Kinder aus den eingangs dieses Kapitels geschilderten Gründen nicht leisten können.

Die Überschätzung der Leistungsfähigkeit der Kinder ist dabei keineswegs nur typisch für deutsche Eltern. Untersuchungen aus den USA zeigen, daß die Eltern dort die sechs- bis siebenjährigen in ihrer Leistungsfähigkeit überschätzen, erst für Kinder im Alter ab 9 Jahren waren die Beurteilungen der Eltern einigermassen realistisch. (RIVARA u.a. 1989).

Ein weiteres interessantes Ergebnis ergibt sich, wenn man fragt, welche Merkmale der Eltern die Beurteilung der Fähigkeiten der Kinder beeinflussen. Hier ist zunächst festzuhalten, daß sich bedeutsame Unterschiede nur bei der Beurteilung der Fähigkeiten zur ungesicherten Querung der Straße ergeben. Hier ist vereinfachend festzuhalten: Männer überschätzen die Fähigkeiten der Kinder, eine Straße an ungesicherter Stelle zu über-

queren häufiger, als Frauen dies tun. Zudem zeigt sich, daß jüngere Eltern ihren Kindern mehr zutrauen als ältere Eltern.

Als besonders gefährlich wird das ungesicherte Queren in dörflichen Gemeinden erlebt. Die Eltern, die dort wohnen, siedeln die Fähigkeit ihrer Kinder, eine ungesicherte Straße zu queren, in deutlich höheren Altersklassen an, als dies Bewohner großer Gemeinden und Städten tun.

Daß Kinder häufig nicht nur in ihren Fähigkeiten als Fußgänger sondern auch als Radfahrer überschätzt werden, zeigt der folgende Abschnitt.

6.4 Einschätzung der Befähigung zum Radfahren

Wie bereits Kapitel 2 gezeigt hat, stellt das Radfahren insbesondere für Jungen ein erhebliches Risiko dar, über ein Drittel aller in Deutschland an Verkehrsunfällen beteiligten Kinder verunglücken als Radfahrer, bei den Jungen sind es sogar 40% (vgl. Abschn. 2.1.1, Tab. 7). Vor diesem Hintergrund liegt die Vermutung nahe, daß Kinder zu früh mit dem Radfahren beginnen, oder zu jung in gefährliche Straßenräume entlassen werden. Anders als in der Schweiz, wo das Straßenverkehrsgesetz Kindern im vorschulpflichtigen Alter grundsätzlich das Radfahren verbietet, entscheiden in Deutschland die Eltern darüber, ab welchem Alter ihr Kind mit dem Fahrrad am Verkehr teilnimmt. Dabei ist die Frage, ab welchem Alter Kinder denn sicher radfahren können, keineswegs leicht zu beantworten. Dies hängt damit zusammen, daß das Radfahren eine Reihe motorischer Fähigkeiten erfordert. Hierzu gehören das Rad im Gleichgewicht zu halten, Bremsen, Spurhalten, Kurvenfahren sowie Auf- und Absteigen. Gleichzeitig sind jedoch auch verkehrsbezogene Fähigkeiten gefragt, und dies in größerem Maße als für Fußgänger. Zu den verkehrsbezogenen Fähigkeiten gehören Verkehrswissen und Verständnis für die Situation, die Wahrnehmung relevanter Informatio-

nen, seien dies nun Elemente der Fahrbahn oder auch andere Verkehrsteilnehmer.

Das Erlernen dieser Fähigkeiten stellt sich dabei als ein Prozeß dar, der nicht kontinuierlich sondern in Entwicklungsschüben verläuft. Solche Entwicklungssprünge sind zwischen 7 und 8 Jahren und nochmals zwischen 13 und 14 Jahren feststellbar (LIMBOURG, 1995 S. 36). So verbessert sich ab dem neunten Lebensjahr das einhändige Fahren deutlich, auch haben Neunjährige weniger Schwierigkeiten mit dem Auf- und Absteigen. Erst ab dem 14. Lebensjahr steigt dagegen die Fähigkeit rapide, sich langsam mit dem Fahrrad in engen Fahrräumen zu bewegen.

Bei einer zusammenfassenden Wertung der Ergebnisse kommt man zu dem Schluß, daß Kinder "unter acht Jahren mit dem Fahrrad nicht am Straßenverkehr teilnehmen sollten" (LIMBOURG 1995, S. 36). Dieser Erkenntnis wird, wie in Abschnitt 3.3 bereits festgestellt, in Deutschland in der Weise Rechnung getragen, daß Kinder bis zum 8. Lebensjahr nicht die Fahrbahn sondern zwingend den Gehweg zum Radfahren nutzen müssen, es sei denn, ein Radweg ist vorhanden.

Andere Experten sind in diesem Zusammenhang noch zurückhaltender. So fordert der Verband der Schadenversicherer in einer 1995 erschienenen Broschüre zur Schulwegsicherung: "Kinder unter 10 Jahren sollten für ihren Schulweg grundsätzlich nicht das Fahrrad benutzen...".

Das notwendige Alter, das Kinder zum Radfahren haben sollten, wird im Alltag von einem Teil der Eltern falsch eingeschätzt. Wie die folgende Tabelle 50 zeigt, überschätzen 28% die Fähigkeiten der Kinder deutlich, wenn sie meinen, Kinder könnten mit 8 Jahren oder sogar noch früher sicher auf der Straße radfahren.

Tabelle 50: Einschätzung der Eltern zur Fähigkeit der Kinder radzufahren

	%	% Kumul.
"Kinder können sicher auf der Straße radfahren im Alter..."		
bis zu 6 Jahren	6%	6%
mit 7 Jahren	7%	13%
mit 8 Jahren	15%	28%
mit 9 Jahren	8%	36%
mit 10 Jahren	29%	65%
mit 11 Jahren	3%	68%
mit 12 Jahren	17%	85%
über 12 Jahre	13%	98%
keine Angabe	2%	100%
N = 1.131	100%	

Deutlich wird wiederum, daß die Antworten über einen weiten Bereich streuen, bei vielen Eltern also Kenntnisdefizite herrschen.

Argumentativ stützen Eltern ihre Meinung häufig auf andere Aspekte als das Alter. Sie weisen auf die Bedeutung der Erfahrung hin, die ihr Kind bereits mit dem Radfahren hat oder auf die besondere Kindereignetheit des benutzten Fahrradtyps. Untersuchungen zeigen in diesem Zusammenhang allerdings, daß das Lebensalter des Kindes die entscheidende Größe ist. Erfahrungen mit dem Fahrrad oder dessen Bauart spielen nur eine untergeordnete Rolle (LIMBOURG 1995, S. 36).

Analysiert man, welche Elterngruppen eher dazu neigen, die Fähigkeiten ihrer Kinder als Radfahrer zu überschätzen, fällt auf, daß vor allem jüngere Eltern (bis 24 Jahre) von den jüngeren Kindern zuviel erwarten. 25% dieser Altersklasse glauben, daß ihr Kind mit 7 Jahren oder jünger sicher auf der Straße radfahren kann. 19% setzen das Alter für diese Fertigkeiten sogar mit 6 Jahren und weniger an. Tendenziell deutet sich zudem an, daß Eltern in Städten (ab 20.000 Einwohner) die Fähig-

keiten der Kinder eher überschätzen als Eltern, die auf dem Lande wohnen. Keinen Einfluß haben dagegen Variablen wie Führerscheinbesitz oder die Art der Wohnsituation. Auch ist die Meinung der Eltern nicht von der Tatsache beeinflusst, welcher Altersgruppe die Kinder der befragten Eltern angehören.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, so ist festzuhalten, daß bei zahlreichen Eltern Unkenntnis darüber herrscht, wo die Fähigkeits- und Leistungsgrenzen ihrer Kinder liegen. Dies gilt nicht nur hinsichtlich des Radfahrens sondern auch bezüglich der Aufgabe, eine Straße zu queren.

Ein beachtlicher Teil der Eltern überschätzt dabei die Fähigkeiten der Kinder und setzt diese damit Gefahren aus, mit deren Bewältigung die Kinder überfordert sind. Als Tendenz deutet sich dabei an, daß die Überschätzung der kindlichen Fähigkeiten bei jungen Eltern ausgeprägter ist als bei älteren.

7. DIE UNZUREICHENDE REGELKENNTNIS DER ELTERN

Verkehrsregeln werden den Kindern zuallererst von den Eltern nahegebracht, dies gilt unter zeitlichen Aspekten und für Kinder zumindest im Vorschulalter auch unter qualitativen Aspekten. Kindergarten und Schule bauen insoweit auf den durch die Eltern vermittelten Kenntnissen auf. Voraussetzung für eine erfolgreiche Vermittlung von Regeln sowie für einen Großteil der hiermit verbundenen Überwachung ist eine entsprechende Regelkenntnis der Eltern. Daß derartige Kenntnisse keineswegs als selbstverständlich vorausgesetzt werden können, werden die folgenden Ausführungen zeigen. Man sollte sich allerdings davor hüten, ausschließlich den Eltern die unzureichenden Kenntnisse zum Vorwurf zu machen. Wie wir bereits im Kapitel 3 gezeigt haben, sind die gesetzlichen Vorschriften häufig kompliziert und zudem einem steten Wandel unterworfen. Daß dies das Verständnis der Regeln nachhaltig erschwert, liegt auf der Hand und wird vom Ordnungsgeber vielfach nicht hinreichend berücksichtigt. Insbesondere wird häufig nicht beachtet, daß die Verbreitung neuer Regeln ein zeitaufwendiger Prozeß ist, der manchmal Jahre benötigt, bevor die Betroffenen die Regeln tatsächlich kennen. Zudem gibt es Bereiche, deren Regelung derart komplex ist, daß sich das volle Verständnis dem Verkehrsteilnehmer nur schwer erschließt. Trotz der Bemühungen zahlreicher Organisationen, wie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Verkehrswacht oder auch der Automobilclubs gelingt es daher nicht, allen die relevanten Regeln in befriedigender Form zu vermitteln. Der begrenzte Erfolg dieser Organisationen ergibt sich nicht zuletzt als Konsequenz aus der Tatsache, daß diese Institutionen nicht alle Eltern gleichermaßen ansprechen. In aller Regel sind es Eltern aus der Mittel- oder Oberschicht, die eher erreichbar sind, Eltern aus unteren Schichten oder auch ausländische Eltern werden kaum erreicht. (LIMBOURG 1995, S. 43).

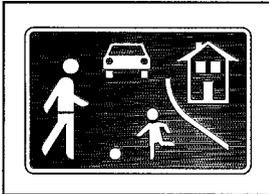
Kenntnisdefizite bestehen dabei auf allen Gebieten, und wir wollen im folgenden Kenntnismängel zur Straßenbenutzung, zum Radfahren und zur Mitnahme im Auto darstellen.

7.1 Kenntnismängel zur Straßenbenutzung

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. Dies gilt allerdings bereits nicht mehr, wenn es um das eigene Verhalten als Kraftfahrer geht. So ist vielen Autofahrern durch langjährige regelwidrige Übung die Tatsache, daß das Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten ist, sofern nicht Markierung oder Beschilderung etwas anderes gestatten, nicht vertraut.

Unsicher sind die Eltern, wenn es um Rechte und Möglichkeiten der Kinder in "Zonen" geht. Derartige Zonen wurden in der Vergangenheit zum Teil in Form von "Tempo 30-Zonen" (Zeichen 274.1 StVO), "Haltverbotzonen" (Zeichen 290 StVO) und als "Verkehrsberuhigter Bereich" (Zeichen 325 StVO) eingerichtet. Auf die Komplexibilität des Zeichens "Verkehrsberuhigter Bereich" wird in diesem Bericht wiederholt verwiesen. Sie leitet sich aus der Tatsache her, daß mit diesem Zeichen eine Vielzahl von Verhaltensvorschriften einhergehen. So bedeutet dieses Zeichen (Abb. 1), daß Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen und Kinderspiele überall erlaubt sind.

Abb. 1: Zeichen 325 - Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs



Weitere wichtige Verhaltensvorschriften dieses Zeichens lauten: Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig. Der Punkt, der unmittelbar die Rechte der Kinder anspricht, war Gegenstand der Frage: "Dürfen Kinder in verkehrsberuhigten Bereichen, in denen Schrittempo gilt, auf der Fahrbahn spielen?"

Die Antworten auf diese Frage zeigen ein überraschendes Ergebnis. Über die Hälfte (53%) der befragten Eltern ist der falschen Meinung, die Kinder dürften in derartigen verkehrsberuhigten Bereichen nicht auf der Fahrbahn spielen. Nur 44% antworten richtig, 3% geben keine Antwort.

Die Unkenntnis auf diesem Gebiet ist bei Frauen tendenziell etwas verbreiteter als bei Männern. Bedenklich ist in diesem Zusammenhang, daß Führerscheinbesitzer nicht häufiger die richtige Antwort kennen als Personen, die keine Fahrerlaubnis besitzen. Dies bedeutet, daß über die Hälfte der Führerscheinbesitzer auch viele Jahre nach Einführung der Regel die entsprechenden Verhaltensvorschriften nicht kennt und sich von daher gar nicht korrekt verhalten kann. Wenn also verkehrsberuhigte Bereiche nicht durch entsprechende bauliche Maßnahmen verlangsamt werden, bedeuten sie für Kinder, die sich "be-

reichsgerecht" verhalten, eher eine Risiko-Steigerung als eine Risikoverringerung.

Relativ verbreitet sind auch Fehlinterpretationen der Inhalte von Tempo 30-Zonen. Das Zeichen 274.1 (Abb. 2) bestimmt den Beginn einer Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Abb. 2: Zeichen 274.1 - Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit



Es ist verboten, innerhalb dieser Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben. Besondere Rechte, z.B. für Fußgänger oder Kinder leiten sich aus diesem Zeichen nicht ab. Daß dies von einem beachtlichen Teil der Eltern nicht richtig verstanden wird, belegt folgendes Ergebnis: 23% der Eltern glauben, daß Kinder in Tempo 30-Zonen mit dem Tretroller oder Dreirad, also mit Spielzeug, auf der Fahrbahn fahren dürfen. Zwar beurteilen 74% die Situation richtig, dennoch erscheint der Anteil derer, die die rechtliche Lage falsch oder gar nicht einordnen, mit 26% bedenklich hoch. Die Vorschriften zu Tempo 30-Zonen sind dabei im Osten besser bekannt als im Westen. 92% der Eltern im Osten, aber nur 68% der Eltern im Westen, beurteilen die Rechte richtig. Aber auch hier wiederholt sich das Ergebnis, daß Führerscheinbesitzer nicht häufiger richtig antworten als dies Personen ohne Fahrerlaubnis tun.

Die Beispiele des "Verkehrsberuhigten Bereichs" und der "Tempo 30-Zonen" zeigen, daß sowohl für die Eltern wie auch für die Kraftfahrer Aufklärungsbedarf besteht, sollen derartige Einrichtungen das Ausmaß an Sicherheit erbringen, das von ihnen erwartet wird.

7.2 Kenntnismängel zum Radfahren von Kindern

Im Abschnitt 3.3 haben wir die Regelungen, die das Radfahren von Kindern betreffen, ausführlich erläutert. Als wesentliche deutsche Besonderheit wird dort beschrieben, daß Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren müssen. Die Benutzung der Fahrbahn ist ihnen erst ab dem Alter von 8 Jahren erlaubt. Der Mehrzahl der Eltern (77%) ist diese Regelung vertraut, aber immerhin jeder fünfte glaubt, daß Kinder unter acht Jahren auf der Fahrbahn fahren dürfen. Die Unkenntnis ist besonders ausgeprägt bei jungen Eltern unter 24 Jahre. Nur 59% kennen die richtige Antwort. Dieses Ergebnis ist nicht darauf zurückzuführen, daß diese Elterngruppen in aller Regel noch sehr kleine Kinder hat, die noch nicht radfahren, und sich von daher die Frage des Fahrbahnverbots noch nicht stellt. Denn es zeigt sich auf der anderen Seite, daß Eltern, die ausschließlich Kinder im Alter bis zu 6 Jahren haben, die bestinformierte Elterngruppe sind. 81% der Eltern von Kindern bis 6 Jahren kennen die genannte Regel.

Wie nicht anders zu erwarten, ist die Kenntnis darüber, ob Kinder unter 8 Jahren in Begleitung Erwachsener auf der Fahrbahn radeln dürfen, noch weniger verbreitet. Fast zwei Drittel der befragten Eltern sind der Meinung, daß ein derartiges Verhalten erlaubt ist. Dieses Ergebnis dürfte nachhaltig dadurch beeinflusst sein, daß die alltägliche Handhabung vielfach von der formalen Rechtsvorschrift abweicht und dies auch geduldet wird, wie wir in Abschnitt 3.3 bereits beschrieben haben. Eltern von Kindern unter 6 Jahren erweisen sich in diesem Zusammenhang

wieder als bessere Regelkenner als Eltern älterer Kinder. Auch zeigt sich, daß mit zunehmendem Alter der Eltern häufiger die Meinung vertreten wird, Kinder unter 8 Jahren dürften mit den Eltern auf der Fahrbahn radeln.

Besonders deutlich fallen in diesem Zusammenhang die Unterschiede zwischen den neuen und den alten Bundesländern aus: In den östlichen Ländern sind 72% der Eltern überzeugt, daß es rechtens ist, wenn Kinder unter 8 Jahren mit ihren Eltern auf der Straße radeln, in den westlichen Bundesländern liegt die Vergleichszahl bei 58%. Die geringere Regelkenntnis der Eltern in den östlichen Bundesländern hängt möglicherweise damit zusammen, daß eine derartige Regelung in der DDR nicht existierte.

Bei der Begleitung ihrer radfahrenden Kinder weichen Eltern insbesondere dann, wenn sie sich selbst beim Radfahren nicht sehr sicher fühlen, auf den Gehweg aus und begleiten ihr Kind dort verbotenerweise. Wir haben auch hierzu die Rechtskenntnis der Eltern erfragt und dabei festgestellt, daß fast die Hälfte der Eltern (45%) die Meinung vertritt, daß Eltern, die mit ihren Kindern radeln, aus Sicherheitsgründen auf dem Gehsteig radeln dürfen. Auch hier zeigen sich wieder gravierende Unterschiede zwischen Ost und West. Bei dieser Frage ist es allerdings so, daß die Eltern im Osten besser über die rechtliche Situation Bescheid wissen als die im Westen:

Tabelle 51: Dürfen Eltern, die mit ihren Kindern radeln, aus Sicherheitsgründen auf dem Gehweg radeln?

	Westliche Bundesländer	Östliche Bundesländer
Nein (richtige Antwort)	47%	72%
Ja (falsche Antwort)	50%	27%
keine Angabe	3%	1%
	100%	100%
	N = 848	N = 283

Auf die Richtigkeit der Beantwortung der Frage hat die Tatsache, ob der befragte Elternteil einen Führerschein besitzt oder nicht, keinen Einfluß.

Eine weitere Besonderheit für radfahrende Kinder unter 8 Jahren ist die Vorschrift, daß diese Kinder beim Überqueren der Fahrbahn absteigen müssen. In Anbetracht der beschränkten Regelkenntnis bei den vorangehenden Punkten überrascht die Tatsache, daß der Anteil der Eltern, die diese Vorschrift kennen, mit 82% relativ hoch ist. Insbesondere Eltern mit besserer Ausbildung ist diese Regel vertraut. Eltern mit Abitur oder Studium weisen eine Kenntnisrate von über 90% auf. Auch der Führerscheinbesitz wirkt sich auf die Kenntnis dieser Regel positiv aus. Der Anteil der falschen Antworten liegt bei Führerscheinbesitzern bei 13% und bei Nicht-Besitzern bei 24%.

Mangelnde Kenntnis über Vorschriften in diesem Bereich zeigt sich im übrigen nicht nur daran, daß zahlreiche Eltern einzelne Vorschriften nicht kennen, sondern auch daran, daß sie irrtümlich Regeln vermuten, die gar nicht existieren. Ein Beispiel hierfür ist die vermutete Helmtragepflicht für Kinder beim Radfahren. Eine derartige Helmtragepflicht existiert bisher nicht, wenngleich unter Experten die positiven Konsequenzen des Helmtragens unstrittig sind. So gehen Experten davon aus, daß ca. 80% der schweren Schädelbrüche bei Radunfällen durch einen Helm verhindert werden könnten. Nach den Ergebnissen der Befragung gehen zwei Drittel der Eltern davon aus, daß Kinder als Radfahrer einen Helm tragen müssen. Je älter die Eltern, desto verbreiteter ist dieses irrige Rechtsverständnis. So meinen 55% der Eltern im Alter bis 24 Jahre, aber 73% der Eltern über 45, daß eine derartige Helmtragepflicht existieren würde. Der Führerscheinbesitz hat auf den Anteil der richtigen Antworten keinen Einfluß.

Die große Zahl derer, die eine Helmtragepflicht für Kinder beim Radfahren vermuten, legt verständlicherweise nahe, eine derar-

tige Tragepflicht tatsächlich verbindlich zumindest für Kinder vorzuschreiben. Gerade für diese Altersgruppe ist die Diskussion zur Helmtragepflicht weniger kontrovers als für ältere Radfahrer. Bei einer Tragepflicht für ältere Radfahrer wird befürchtet, daß eine derartige Regelung die Akzeptanz des Radfahrens reduzieren würde und von daher den umweltpolitisch gewollten Umstieg auf das Fahrrad behindern würde.

Fassen wir die Ergebnisse zusammen, ist festzuhalten, daß es beachtliche Defizite insbesondere in dem Bereich des Radfahrens für Kinder unter 8 Jahren gibt, was die Straßenbenutzung betrifft. Dies gilt sowohl hinsichtlich der verbotenen Nutzung der Fahrbahn durch die Kinder, auch in Begleitung der Eltern, wie auch für das Verbot für die Eltern, mit ihren kleineren Kindern auf dem Gehweg zu radeln.

7.3 Kenntnismängel zur Mitnahme von Kindern im Auto

In Abschnitt 3.4 wurde bereits deutlich, daß die Vorschriften zur Sicherung von Kindern in Automobilen in den letzten Jahren einige Veränderungen erfahren haben. Wir gehen daher an dieser Stelle der Frage nach, ob es Kenntnisdefizite bei den Eltern gibt, die ein konsequentes Sichern der Kinder im Auto behindern.

In welchem Umfang Kinder tatsächlich gesichert oder ungesichert im Auto transportiert werden, und über welche Probleme die Eltern im Zusammenhang mit dem Sichern der Kinder berichten, ist Gegenstand des Kapitel 8.

Die gravierenden Änderungen in den gesetzlichen Vorschriften traten 1988 und 1992 in Kraft. Bis 1988 galt ein generelles Verbot, Kinder bis zum 12. Lebensjahr auf den Vordersitzen zu befördern. Wie die folgende Tabelle 52 zeigt, ist die überwie-

gende Mehrheit der Eltern der Meinung, daß diese Regel immer noch gilt.

Tabelle 52: Wo dürfen Kinder im Auto sitzen?/Alter

	Alter der Eltern				gesamt
	-24	25-34	35-44	45 u. älter	
<u>Frage:</u> Dürfen Kinder bis zu 12 Jahren im Auto ausschließlich auf dem Rücksitz mitgenommen werden?					
Ja (falsche Antwort)	62%	72%	68%	80%	70%
Nein (richtige Antwort)	21%	26%	31%	20%	27%
keine Angabe	17%	2%	1%	0%	3%
	100% N=107	100% N=402	100% N=462	100% N=161	100% N=1.131

70% aller Eltern sind der Meinung, daß Kinder nur auf den Rücksitzen transportiert werden dürfen. Dieses falsche Wissen ist, wie Tabelle 52 zeigt, bei den älteren Vätern und Müttern noch deutlich verbreiteter als bei den jüngeren. Mütter (70%) und Väter (71%) teilen in gleichem Maße die falsche Meinung, und auch eine bessere Ausbildung hat keinen positiven Einfluß auf die Zahl der richtigen Antworten. Tendenziell besser informiert sind die Eltern im Osten (36% richtige Antworten gegenüber 24% bei den Eltern im Westen).

Überraschend ist in diesem Zusammenhang, daß Führerscheinbesitzer mit 26% tendenziell seltener die richtige Antwort kennen als Elternteile, die keine Fahrerlaubnis besitzen (richtige Antworten 32%).

Während die hier beschriebenen Kenntnisdefizite zwar bedauerlich sind und als Beweis dafür dienen mögen, wie lange es dauern kann, bis neue Vorschriften die Köpfe der Betroffenen erreichen, bedeuten sie doch keine Risikoerhöhung für die Kinder.

Dies ist anders für die beiden Aspekte, die wir im folgenden diskutieren.

Hierbei handelt es sich zunächst um die Frage, inwieweit die Eltern glauben, daß es generell erlaubt sei, Kinder unter 12 Jahren ohne geprüfte Kindersitze oder Kinderrückhaltesysteme zu transportieren. Die gesetzliche Regelung hierzu ist eindeutig. Kinder bis zu diesem Alter und einer Körpergröße bis 150 cm dürfen nur mitgenommen werden, wenn amtlich genehmigte und geeignete Rückhaltesysteme benutzt werden. Als einzige Ausnahme gilt, daß Kinder auf Rücksitzen ohne Sicherung durch Rückhalte-einrichtungen befördert werden dürfen, wenn wegen der Sicherung von anderen Personen für die Befestigung von Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit mehr besteht.

Wie die folgende Tabelle 53 zeigt, ist der überwiegenden Mehrzahl der Eltern die Nutzungspflicht von Rückhaltesystemen zwar vertraut, aber rund jeder fünfte kennt diese Verpflichtung nicht.

Tabelle 53: Dürfen Kinder ohne Rückhaltesysteme transportiert werden/Alter

	Alter der Eltern				gesamt
	-24	25-34	35-44	45 u. älter	
<u>Frage:</u> Dürfen Kinder unter 12 Jahren im Auto ohne Kindersitze oder Rückhaltesysteme transportiert werden?					
Ja (falsche Antwort)	17%	17%	21%	31%	21%
Nein (richtige Antwort)	66%	81%	79%	69%	77%
keine Angabe	17%	2%	0%	0%	2%
	100% N=107	100% N=402	100% N=462	100% N=161	100% N=1.131

Wieder zeigt sich, daß ältere Väter und Mütter sich mit den Regeln weniger gut auskennen als jüngere Eltern. Auch ist die Re-

gelkenntnis im Osten (83% richtige Antworten) tendenziell besser als im Westen (75% richtige Antworten).

Führerscheinbesitzer entscheiden sich zu 76% für die richtige Antwort, bei den Eltern ohne Fahrerlaubnis liegt die Zahl der korrekten Antworten bei 81%. Also auch hier schafft der Führerscheinbesitz keinen Kenntnisvorteil.

Kenntnisdefizite gibt es auch hinsichtlich des Transports von Babies. Hierauf richtete sich die dritte Frage zur Kenntnis über den Umgang mit Kinderrückhaltesystemen. Die Frage lautete: "Dürfen Babies auf kurzen Strecken im Auto ohne besondere Rückhaltesysteme, z.B. im Oberteil des Kinderwagens transportiert werden?" Die Straßenverkehrs-Ordnung verbietet einen derartigen Transport und schreibt für Kleinstkinder, wie für alle anderen Kinder bis 12 Jahre, ein angepaßtes Transportgefäß vor. 81% der Eltern kennen diese Vorschrift und verneinen die Frage, ob ein Transport ohne Rückhaltesystem zulässig sei. Eine beachtliche Minderheit von 17% glaubt dagegen, daß ein kurzfristiger Verzicht auf die Sicherung des Babies möglich sei.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist festzustellen, daß es teilweise erhebliche Kenntnisdefizite darüber gibt, wie die Kinder im Auto zu sichern sind. Die wiederholten Änderungen in den gesetzlichen Vorschriften haben sicherlich dazu beigetragen, daß die Eltern häufig einzelne Regeln nicht kennen, bzw. noch die alten, inzwischen aber geänderten Vorschriften im Kopf haben. Nicht alle diese Defizite bedeuten allerdings eine Verschlechterung der Sicherheitssituation der Kinder.

7.4 Zusammenfassender Überblick über unzureichende Regelkenntnisse

Insgesamt wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zehn rechtlich relevante Sachverhalte, die mit der Beteiligung von Kindern im Straßenverkehr zusammenhängen, abgefragt.

Tabelle 54: Rangordnung der Kenntnisdefizite

Rang	Frage	Häufigkeit richtiger Beantwortung
1	Dürfen Kinder unter 8 Jahren radelnd, ohne abzusteigen, an einer Straße die Kreuzung überqueren? (Richtig: Nein)	82%
2	Dürfen Babies auf kurzen Strecken im Auto ohne besondere Rückhaltesysteme, z.B. im Oberteil des Kinderwagens, transportiert werden? (Richtig: Nein)	81%
3	Dürfen Kinder unter 8 Jahren allein auf der Fahrbahn radeln (Richtig: Nein)	77%
4	Dürfen Kinder unter 12 Jahren im Auto auch ohne geprüfte Kindersitze oder Kinderrückhaltesysteme transportiert werden? (Richtig: Nein)	77%
5	Dürfen Kinder in Tempo 30-Zonen mit dem Tretroller oder Dreirad auf der Fahrbahn fahren? (Richtig: Nein)	74%
6	Dürfen Eltern, die mit ihren Kindern radeln, aus Sicherheitsgründen auf dem Gehweg radeln? (Richtig: Nein)	53%
7	Dürfen Kinder in verkehrsberuhigten Bereichen, in denen Schritttempo gilt, auf der Fahrbahn spielen? (Richtig: Ja)	44%
8	Dürfen Kinder unter 8 Jahren auf der Fahrbahn radeln, wenn sie mit ihren Eltern unterwegs sind und diese auf der Fahrbahn radeln? (Richtig: Nein)	36%
9	Müssen Kinder als Radfahrer einen Helm tragen? (Richtig: Nein)	32%
10	Dürfen Kinder bis zu 12 Jahren im Auto ausschließlich auf dem Rücksitz mitgenommen werden? (Richtig: Nein)	27%
		N = 1.131

Alle Fragen waren dabei in der Weise formuliert, daß sie mit "ja" oder "nein" zu beantworten waren. Die Tabelle 54 gibt einen Überblick über die Fragen, wobei als Ordnungskriterium die Zahl der richtigen Antworten ausgewiesen wird, d.h. der Sachverhalt der ersten Frage ist der, der am besten bekannt ist, der Sachverhalt der letzten Frage weist auf die größten Kenntnisdefizite hin.

Die Fehlerhäufigkeit der an Rangplatz 9 und 10 angesprochenen Vorschriften sollten nicht ausschließlich auf die Unkenntnis der Eltern zurückgeführt werden. Hier kommt möglicherweise zusätzlich ein Effekt zum Tragen, der sich aus der Gesprächssituation des Interviews ergibt. Wie die Gespräche mit Eltern zeigen, neigen diese dazu, im Gespräch ihre Schutzbemühungen für die Kinder eher überzogen darzustellen. Der von Sozialforschern wiederholt angesprochene Effekt der "sozialen Wünschbarkeit" hat hier wahrscheinlich einen gewissen Einfluß, ohne daß dieser Effekt quantitativ abgeschätzt werden kann.

Dennoch wird aus der Tabelle deutlich, daß sich die Kenntnisdefizite nicht auf einzelne Bereiche kindlicher Verkehrsaktivitäten beschränken, sondern daß sowohl die Rolle des Kindes als Fußgänger, wie auch als Radfahrer und als Fahrzeuginsasse von diesen fehlenden Kenntnissen betroffen ist.

Schaut man sich nun einmal an, wie sich die richtigen und falschen Antworten bei den Befragten verteilen, zeigen sich einige interessante Ergebnisse: Von 1.131 befragten Vätern und Müttern haben 27 (2%) keine einzige der 10 Rechtsfragen richtig beantwortet. Die Zahl der richtigen Antworten liegt im Durchschnitt bei 5,8 richtigen Antworten. Alle 10 Fragen richtig beantwortet hat von 1.131 Personen ein einziger. Diese Zahl entspricht im übrigen der statistischen Zufallswahrscheinlichkeit, wenn alle Befragten ohne nachzudenken die Antworten zufällig gegeben hätten. Tabelle 55 macht die Verteilung der Anzahl der richtigen Antworten deutlich.

Tabelle 55: Anzahl der richtigen Antworten auf 10 Rechtsfragen

Anzahl richtiger Antworten	abs.	%
keine	27	2%
1 Antwort	8	1%
2 Antworten	18	2%
3 Antworten	44	4%
4 Antworten	109	10%
5 Antworten	218	19%
6 Antworten	286	25%
7 Antworten	252	22%
8 Antworten	132	12%
9 Antworten	38	3%
10 Antworten	1	0%
		100%

Eine Analyse, welche Personengruppen in besonderem Maße Kenntnisdefizite aufweisen, zeigt, daß Frauen tendenziell über die Regeln, Kinder betreffend, besser informiert sind als Männer: Frauen 5,91 richtige Antworten, Männer 5,70 richtige Antworten.

Sieht man einmal von den jungen Eltern bis 24 Jahre ab, deren Ergebnis durch eine große Anzahl von Antwortenverweigerungen gekennzeichnet ist, ist festzustellen, daß die Kenntnis der rechtlichen Bedingungen mit steigendem Alter abnimmt, wie folgende Aufstellung zeigt:

- 25-34jährige Eltern: 6,13 richtige Antworten
- 35-44jährige Eltern: 5,98 richtige Antworten
- 45 u. ältere Eltern: 5,43 richtige Antworten.

Auffallend ist, daß die Kenntnisse der Regeln für Kinder in den östlichen Bundesländern deutlich besser sind als im Westen:

- Im Westen: 5,67 richtige Antworten
- Im Osten: 6,30 richtige Antworten.

Weit weniger ausgeprägt ist der Einfluß der Schulbildung, wenn-
gleich eine schwache Tendenz feststellbar ist, daß mit einer
besseren Ausbildung die Zahl der korrekten Antworten zunimmt.

Überraschend ist, daß der Führerscheinbesitz und die damit ver-
bundenen Erfahrungen als Kraftfahrer nahezu keinen Einfluß auf
die Kenntnis der hier angesprochenen rechtlichen Vorschriften
haben.

Selbstverständlich sagen die Ergebnisse auch nichts darüber
aus, wie sich die Eltern tatsächlich verhalten. Hierüber gibt
das folgende Kapitel in bezug auf die Mitnahme von Kindern im
Auto Auskunft.

8. DAS LEIDIGE PROBLEM DER SICHERUNG IM AUTO

Im folgenden Kapitel beschäftigen wir uns mit unterschiedlichen Aspekten der Sicherung von Kindern in Autos. Kapitel 2 hat im Rahmen der Analyse von Unfallstatistiken bereits deutlich gemacht, welchen Stellenwert die Mitnahme von Kindern im Auto für deren Unfalverwicklung hat. So liegt der Anteil der im Auto verunglückten Kinder an allen verunglückten Kindern zwischen 38% in Deutschland und 51% in Italien. Ein Blick auf die Verunglücktenzahlen auf dem Gebiet der ehemaligen Bundesrepublik zeigt zudem, daß der Rückgang der Unfall- und Getötetenzahlen von 1984 bis 1994 für Kinder, die im Auto zu Schaden kamen, weitaus geringer ausgefallen ist, als für andere Bereiche der Verkehrsteilnahme. Diese unbefriedigende Entwicklung gilt trotz der im Abschnitt 3.4 berichteten Verschärfung der Vorschriften zur Sicherung von Kindern im Auto.

Der Grund für die immer noch hohen Verletzten- und Getötetenzahlen von Kindern im Auto liegt an der verbreiteten Mißachtung der Vorschriften zur Sicherung von Kindern. Diesem Aspekt widmen wir in diesem Kapitel dementsprechend besondere Aufmerksamkeit. In einem ersten Schritt wollen wir allerdings beschreiben, welchen Nutzen Kinderrückhaltesysteme haben. Anschließend gehen wir der Frage nach, mit welchen Problemen sich die Eltern konfrontiert sehen. In einem abschließenden Abschnitt berichten wir über die sehr unterschiedliche Verbreitung der Nutzung von Kinder-Sicherungs-Systemen in den fünf Beobachtungsländern.

8.1 Einige Anmerkungen zum Nutzen von Kinderrückhaltesystemen

Anders als für Erwachsene, für deren Sicherung in aller Regel der Dreipunktgurt, ggf. in Verbindung mit Airbags, die optimale Sicherung darstellt, gestaltet sich die Sicherung von Kindern deutlich komplizierter. So stellt SEIFFERT in diesem Zusammenhang fest: "Es gibt kein Kinderrückhaltesystem, das allen Al-

ters- und Entwicklungsstufen gerecht werden kann" (SEIFFERT, S. 75).

Die Schwierigkeiten erwachsen aus der Tatsache, daß ein Kind kein Erwachsener im Kleinformat ist, sondern daß bei Kindern völlig andere Größen- und Massenverhältnisse gegeben sind als bei erwachsenen Menschen. So ist der Kopf eines Kleinkindes im Verhältnis zu seinem Körper unverhältnismäßig groß - etwa siebenmal so groß wie der Kopf eines Erwachsenen, legt man dessen Körperproportionen zugrunde. So liegt das Gewicht des Kopfs beim Erwachsenen bei etwa 6% des Gesamtgewichts, beim Kleinkind stellt der Kopf dagegen 25% des Körpergewichts dar. In Anbetracht dieser Situation wird verständlich, warum Kleinkinder, wenn eben möglich, entgegengesetzt zur Fahrtrichtung in einer Sitzschale transportiert werden sollten.

Wie sich generell die Sicherung von Kindern auf das Verletzungsgeschehen auswirkt, wollen wir im folgenden kurz darstellen. Wir stützen uns dabei im wesentlichen auf die Arbeiten von LANGWIEDER und HUMMEL vom Büro für Kfz-Technik im Verband der Schadenversicherer. Auf der Basis umfangreicher Unfallanalysen kommen die genannten Forscher zu dem Ergebnis, daß das Verletzungs- und Todesrisiko von Kindern, die als Fahrzeuginsassen an einem Unfall beteiligt sind, entscheidend davon bestimmt ist, ob sie durch ein altersgerechtes Rückhaltesystem gesichert sind. Die Analyse von 1.500 Unfällen mit Kindern als Fahrzeuginsassen zeigt: "Der Vergleich zwischen den Risiken von gesicherten und ungesicherten Kindern hat die hohe Sicherheitswirkung von Kinderschutzsystemen bestätigt... ungesicherte Kinder haben ein siebenfach höheres Risiko für schwere und tödliche Verletzungen im Vergleich zu gesicherten Kindern." (LANGWIEDER + HUMMEL, 1994, S. 3).

Der Vergleich des Verletzungsbildes von ungesicherten und gesicherten Kindern zeigt darüber hinaus: Sowohl bei ungesicherten wie bei gesicherten Kindern dominieren bei einem Unfall Kopf-

verletzungen. Rund 55-60% aller betroffenen Kinder weisen Verletzungen am Kopf auf. Bei den ungesicherten Kindern werden zudem Arme und Beine mit jeweils circa 20% relativ häufig von Verletzungen betroffen. Bei Kindern, die gesichert sind, verteilen sich die Unfallverletzungen dagegen über den ganzen Körper, d.h. auf Hals, Schulter, Brustkorb, Arme, Unterleib und Beine.

Unter den mit Rückhaltesystemen gesicherten Kindern sind die Kleinsten im Alter von 0-2 Jahre noch am ehesten gefährdet. Diese Altersgruppe erleidet auch im gesicherten Zustand noch relativ häufig Verletzungen im Halswirbelsäulenbereich. Hierfür sind nicht zuletzt die eingangs bereits geschilderten Masseverhältnisse von Kopf und Rumpf verantwortlich.

Der entscheidende Vorteil gesicherter Kinder liegt darin, daß die Verletzungsschwere wesentlich geringer ist. Klassifiziert man die unfallbeteiligten Kinder nach der Verletzungsschwere (MAIS = Maximum injury severity = maximale Verletzungsschwere) von 0 = unverletzt bis 6 = schwerste/tödliche Verletzungen, ergibt sich nach LANGWIEDER und HUMMEL folgendes Bild:

Tabelle 56: Verteilung der Verletzungsschwere von ungesicherten und gesicherten Kindern im PKW¹⁾

	ungesicherte Kinder	gesicherte Kinder
Verletzungsschwere (MAIS)		
0 = unverletzt	48,6%	83,7%
1	41,3%	15,9%
2	6,6%	0,9%
3	1,7%	0,1%
4/5	1,1%	0,2%
6	0,7%	0,2%
	100%	100%
	N = 288	N = 865

1) Quelle: LANGWIEDER + HUMMEL; Neue Aspekte zur Optimierung von Kinderschutzsystemen, Büro für Kfz-Technik, Verband der Schadenversicherer, München, S. 4

Von den gesicherten Kindern blieben 83,7% unverletzt und nur 17,3% erlitten Verletzungen. Bei den ungesicherten Kindern lag der Verletzungsanteil dagegen bei 51,4%. Ein wesentliches Element der Risikoerhöhung für ungesicherte Kinder liegt dabei in der Tatsache, daß diese Kinder aus dem Fahrzeug herausgeschleudert werden können, ein Vorgang, der das Verletzungs- und Todesrisiko drastisch ansteigen läßt.

Vor diesem Hintergrund erhält die Debatte über die falsche Nutzung von Kinderrückhaltesystemen und insbesondere die zu frühe Sicherung der Kinder mit dem Erwachsenengurt erhebliche Bedeutung. Laut Gesetz ist in Deutschland die ausschließliche Benutzung des Drei-Punkt-Gurts an eine Mindestkörpergröße des Kindes von 150 cm geknüpft. Und so warnen Experten auch vor einer zu frühen Verwendung des Gurtes ohne entsprechende kind- und altersgerechte Zusatzeinrichtungen wie Sitzkissen. LANGWIEDER und HUMMEL kommen auf der Grundlage von Unfallanalysen zu der Erkenntnis, daß bei Rückgriff ausschließlich auf den Erwachsenengurt das Verletzungsrisiko im Abdominalbereich um das zwei- bis dreifache steigt, auch nimmt die durchschnittliche Zahl der Einzelverletzungen zu (LANGWIEDER + HUMMEL, 1994, S. 8).

Es sei in diesem Zusammenhang allerdings erwähnt, daß eine Sicherung mit dem Erwachsenengurt in vielen Fällen insbesondere bei größeren Kindern immer noch besser ist als gar keine Sicherung. Hier spielen dann vor allem die Sitzgröße des Kindes und die Lage des oberen Gurtverankerungspunktes eine wesentliche Rolle.

Differenziertheit und schwierige Handhabbarkeit optimal angepaßter Rückhaltesysteme erweisen sich dabei für deren tatsächliche Benutzung durch die Eltern oft als hinderlich. Vor diesem Hintergrund kommen zahlreiche Untersuchungen zu dem Ergebnis, "daß mit einfach handhabbaren und für eine Altersklasse länger benutzbaren Sicherungssystemen... zwar nicht die Schutzwirkung eines optimal angepaßten Kinderrückhalte-Systems zu erreichen

sei; jedoch können die spezifisch verminderte Schutzwirkung... gegen den Vorteil der vermehrten und gegen Fehleinstellung sichereren Benutzung aufgerechnet werden" (KRÜGER, 1989, S. 27). Hier wird angedeutet, daß die Vielfalt der Sicherungssysteme, die zum einen altersabhängig sind und die zum anderen auch herstelllerspezifische Merkmale aufweisen, es den Eltern nicht leicht machen, die Kinder immer in optimaler Weise zu sichern. Aus diesem Grunde wollen wir im folgenden Abschnitt auf die Probleme eingehen, mit denen sich Eltern beim Sichern der Kinder im Auto konfrontiert sehen.

8.2 Probleme der Eltern beim Sichern der Kinder

Bevor im dritten Abschnitt dieses Kapitels über das Sichern von Kindern in Kraftfahrzeugen auf der Basis von Beobachtungen berichtet wird, wollen wir an dieser Stelle einige Probleme darstellen, die Eltern aus dem Alltag beim Transport von Kindern berichten. Wir stützen uns dabei zum einen auf Einzelgespräche und zum anderen auf die Ergebnisse der Repräsentativbefragung. Wir sind uns in diesem Zusammenhang bewußt, daß das von den Eltern berichtete Verhalten nicht deckungsgleich ist mit dem tatsächlichen Verhalten. So ist aus Untersuchungen bekannt, daß Eltern, die nachweislich kein Kindersicherungssystem benutzen, häufig bei Befragungen das Gegenteil angeben. (Vgl. RUPPERT, LANGWIEDER u.a. 1992, S. 12). Der Einfluß der "sozialen Wünschbarkeit" auf die Antworten scheint in diesem Bereich ausgesprochen ausgeprägt zu sein. Wenn wir den Befragungsergebnissen in diesem Zusammenhang dennoch größeren Raum geben, so deshalb, weil sie auf Schwierigkeiten und Probleme hinweisen, selbst wenn die quantitativen Angaben dabei nicht immer dem tatsächlichen Verhalten entsprechen.

Aus Beobachtungsergebnissen, über die wir später berichten, ist bekannt, daß mindestens 70% der mitfahrenden Kinder in Deutschland im Fahrzeug gesichert sind. Nach den Ergebnissen der Re-

präsentativbefragung von Eltern schnallen sich dabei 64% der Kinder vor der Fahrt selber an. In den östlichen Bundesländern berichten Eltern sogar in 77% der Fälle darüber, daß sich ihre Kinder selbst anschnallen. Die Vergleichszahl für den Westen liegt bei nur 59%.

Die Selbständigkeit beim Anschnallen hängt verständlicherweise vom Alter und den Fertigkeiten des Kindes ab. Bei Kindern unter 6 Jahren ist dementsprechend der Anteil derer, die sich selbst sichern, mit 28% noch ziemlich gering. Bei den Kindern über 6 Jahre steigt er auf 78%. Hier haben die Eltern also vornehmlich eine Kontrollfunktion, während sie bei der Sicherung der Kleinsten selbst Hand anlegen müssen. Bei den Kindern, die sich nicht selbst anschnallen oder anschnallen können, erweist sich die Sicherungsprozedur oft als mühsam. Und so berichten, korrespondierend zu den oben genannten Zahlen, knapp 30% aller Eltern, daß es bei ihnen Probleme mit der Sicherung der Kinder im Auto gibt.

Widerstand gegen das Anschnallen erleben Mütter dabei häufiger als Väter. Jede dritte Mutter, aber nur jeder vierte Vater, berichten, daß sich ihre Kinder nur ungern anschnallen lassen. Befragt nach den Hintergründen, erklären die Eltern, daß die Kinder im Auto sehr unruhig sind und das Fahren im Kindersitz ablehnen, weil es sie zu sehr einengt und häufig von der Wärmeentwicklung her als unangenehm empfunden wird. Dies führt in manchen Fällen dazu, daß die Eltern resignieren und völlig auf die Sicherung des Kindes verzichten. In Einzelgesprächen wird deutlich, daß die konsequente Durchsetzung des Anschnallens manchmal erheblichen emotionalen Aufwand erfordert. In diesem Zusammenhang wird immer wieder auf die Bedeutung des elterlichen Vorbilds sowie das konsequente Beibehalten des Anschnallens hingewiesen. Hierzu ein Vater: "Die Gewohnheit des Anschnallens darf nie durchbrochen werden. Das ist vor allem ein Kampf gegen die eigene Bequemlichkeit."

Daß diese Konsequenz nicht von allen Eltern durchgehalten wird, machen die Antworten auf die Frage, ob man auf kurzen Strecken schon mal auf das Anschnallen der Kinder verzichtet, deutlich. 12% der befragten Eltern geben zu, auf kurzen Strecken dann und wann auf das Anschnallen der Kinder zu verzichten. Diese Zahl spiegelt mit Sicherheit nur die Untergrenze des Anteils der Eltern wider, die ihre Kinder bei entsprechendem Widerspruch der Kinder nicht anschnallen. De facto ist deren Zahl noch deutlich größer, wie Beobachtungen im Verkehr zeigen. Der resignative Verzicht auf das Anschnallen der Kinder wird von Vätern und Müttern nahezu gleich häufig zugegeben. Aus Einzelgesprächen mit Müttern wird deutlich, daß häufig das Kinderrückhaltesystem nicht aus Überzeugung, sondern "weil es Vorschrift ist", angelegt wird. Die Konsequenz einer derartigen Regelbefolgung ohne Überzeugung ist oft, daß die Rückhaltesysteme und Gurtlängen nicht optimal angepaßt werden und man sich stattdessen mit einer symbolischen Sicherung begnügt.

Probleme haben Eltern auch mit der Auswahl geeigneter Rückhaltesysteme und mit deren Handhabung. Wie die folgende Tabelle 57 zeigt, fühlt sich die Hälfte der Eltern unsicher, wenn es um die Wahl des altersgerechten Rückhaltesystems geht. Mehr als ein Drittel der Väter und Mütter berichten zudem über Schwierigkeiten bei der Handhabung der Rückhaltesysteme. Für manche Eltern stellen sich die Fragen des sicheren Kindertransports bereits beim Autokauf. "Man muß ein familiengerechtes Auto kaufen, um die Kinder überhaupt anschnallen zu können, sonst ist das eine einzige Würgerei", so eine Lehrerin und Mutter von zwei Kindern.

Tabelle 57: Probleme bei der Auswahl und dem Umgang mit Kinderrückhaltesystemen

	Bundesländer		Gesamt
	West	Ost	
"Oft weiß man nicht, welches Rückhaltesystem für welches Alter geeignet ist"	50% ¹⁾	45%	49%
"Die Handhabung der Rückhaltesysteme für Kinder ist viel zu umständlich"	36%	26%	34%
	N=848	N=283	N=1.131
1) Die Prozentwerte geben die Anzahl der Antworten "stimmt" wider			

Wie die Tabelle 57 zeigt, berichten die Eltern aus den östlichen Bundesländern tendenziell weniger häufig über Schwierigkeiten bei der Auswahl geeigneter Rückhaltesysteme und deren Handhabung. Daß die Zahl der Eltern, die Probleme mit der Handhabung der Kinderrückhaltesysteme haben, tatsächlich beachtlich groß ist, haben RUPPERT, LANGWIEDER u.a. bereits 1992 gezeigt. In einer damals durchgeführten Umfrage gaben nur 32,7% der Eltern an, keine Probleme mit der Benutzung zu haben.

Die Kritik an der Handhabung der Rückhaltesysteme ist nach unseren Ergebnissen bei denen, die über eine bessere Ausbildung verfügen, ausgeprägter als bei Eltern mit niedrigerem Ausbildungsniveau. Hier wird deutlich, daß trotz aller Bemühungen von Herstellern und Institutionen, die sich um die Sicherheit von Kindern kümmern, Kenntnisdefizite verbreitet sind. Als Konsequenz werden Rückhaltesysteme häufig nicht altersgerecht und nicht optimal eingesetzt.

Ein Problem, über das ein Viertel der befragten Eltern berichten, besteht darin, daß Kinder, nachdem sie zu Fahrtbeginn angeschnallt waren, sich während der Fahrt manchmal selber wieder abschnallen. Dieses Abschnallen tritt selbst bei relativ kleinen Kindern auf. So berichtet ein 48jähriger Vater von Problemen mit dem Hosenträgergurt im Babysitz, bei denen es das kleine Kind trotz straffen Anschnallens schafft, sich aus dem Gurt

zu befreien. Typischer scheint derartiges Verhalten allerdings für die etwas größeren Kinder zu sein.

Als wichtig für die Sicherung der Kinder im Auto erweist sich nach Meinung der Eltern die konsequente Benutzung der Rückhaltesysteme. Durch eine von klein auf geübte Sicherung ist dabei sogar ein positiver Effekt auf das Sicherungsverhalten der Eltern zu verzeichnen. So berichten diese, daß sie sich selbst durch die Tatsache, Vorbild sein zu müssen, stärker in die Pflicht genommen fühlen. Zum anderen fungieren die Kinder ab einem gewissen Alter als "Kontrolleure", die ihre Eltern auf deren fehlende Sicherung hinweisen.

Daß die Sicherungssituation trotz aller kritischen Anmerkungen in Deutschland relativ positiv zu bewerten ist, macht der Vergleich der fünf Untersuchungsländer im folgenden Abschnitt deutlich. Hier zeigt sich ein erheblicher Handlungsbedarf, wenn es um die Sicherheit der Kinder im Auto geht, vor allem in den übrigen vier Untersuchungsländern.

8.3 Beobachtungen zum Sicherungsverhalten in fünf Ländern

Kapitel 3.4 hat bereits gezeigt, daß sich die Vorschriften zur Sicherung von Kindern im Auto von Land zu Land deutlich unterscheiden. Zwar existiert in allen fünf Untersuchungsländern auf den Vordersitzen im Regelfall eine Sicherungspflicht. Auf den Rücksitzen findet sich eine entsprechende Regelung nur in Deutschland, Frankreich und Italien, seit dem 1.9.1996 auch in Belgien.

Daß derartige Vorschriften allerdings in keiner Weise ausreichen, auch tatsächlich sicherzustellen, daß die Kinder im Auto gesichert werden, zeigen die Beobachtungen, über die wir an dieser Stelle berichten wollen. Derartige Beobachtungen wurden in allen fünf Untersuchungsländern durchgeführt. Mit Ausnahme

Deutschlands fanden die Beobachtungen jeweils in den Hauptstädten sowie in Kleinstädten statt. Insgesamt beinhalten die Beobachtungen die Sicherung von mehr als 2.000 Kindern. Fälle, in denen vom Beobachtungspunkt aus nicht zweifelsfrei zu entscheiden war, ob das Kind ordnungsgemäß angeschnallt war oder vielleicht nur ungesichert im Kindersitz saß, fanden keine Berücksichtigung.

Da die Beobachtungen Kinder in vorbeifahrenden Autos betrafen - in aller Regel lagen dabei die Beobachtungsorte an Lichtsignalanlagen oder anderen Stellen, an denen die Fahrzeuge langsam fahren - lassen die Beobachtungen keinen Schluß auf die Qualität der Sicherung zu. Nachlässig gesicherte Kinder, deren Gurte mit zu viel Gurtlose nur unzureichende Sicherheit bieten, erscheinen in den folgenden Ausführungen dennoch als "gesichert".

Die Ergebnisse liegen getrennt für das Anschnallverhalten auf dem Vordersitz und auf der Rückbank vor. Sie können zwar nicht den Anspruch erheben, ein repräsentatives Bild exakter Anschnallquoten in den Ländern zu zeichnen. Die Zahlen verdeutlichen jedoch qualitative Unterschiede bei der Sicherung von Kindern in Fahrzeugen. Außerdem liefern die Vor-Ort-Beobachtungen interessante Ergebnisse zu typischen Verhaltensweisen in Bezug auf den Transport von Kindern im Automobil.

Einen Überblick über die Anteile gesicherter Kinder liefert die folgende Tabelle 58. Die Tabelle 58 weist zwei Besonderheiten auf und zwar für Italien und Spanien, die zum einen damit zusammenhängen, daß in Süditalien Kinder nahezu nie gesichert werden und in Spanien sich bei Beobachtungen nur äußerst selten Kinder auf den Vordersitzen fanden.

Tabelle 58: Anteile gesicherter Kinder in Kraftfahrzeugen
in %

	VORNE	HINTEN	GESAMT
KÖLN	78	69	71
JÜLICH	91	70	74
BRÜSSEL	35	19	22
TONGEREN	41	12	23
PARIS	52	24	30
VILLERS-COTTERETS	56	21	33
ROM	~0 ¹⁾	~0 ¹⁾	~0 ¹⁾
RONCIGLIONE	0	0	0
CASALPUSTERLENGO	12	10	10
MADRID	2 ¹⁾	9	9
CHINCHON	2 ¹⁾	6	6

1) in den ersten 100 beobachteten Fahrzeugen mit Kindern war in keinem Fall ein Kind gesichert, danach wurden die systematischen Beobachtungen nicht fortgesetzt; in Einzelfällen wurden später gesicherte Kinder gesehen.
2) zu geringe Fallzahl für die Angabe einer exakten Prozentzahl; Kinder werden selten auf dem Vordersitz transportiert.

Betrachtet man das Sicherungsverhalten in den fünf Ländern im einzelnen, ergibt sich folgendes:

Deutschland

In Deutschland zeigen sich in beiden Beobachtungsstädten relativ hohe Sicherungsquoten. Diese betragen in Köln für die Sicherung auf den Vordersitzen 78% und auf den Rückbänken 69%. Das Anschnallverhalten unterscheidet sich demnach nur wenig im Hinblick auf die vorderen bzw. hinteren Plätze. Die Detailanalysen zeigen, daß es sich bei den Kindern auf den Rücksitzen in etwa der Hälfte der Fälle um Kleinkinder in Baby-Schalen handelte. Bei den Fällen ungesicherter, größerer Kinder fällt auf, daß diese Kinder in der Mehrzahl der Fälle neben angeschnallten Erwachsenen saßen. Nur selten war zu beobachten, daß alle Fahr-

zeuginsassen ungesichert fuhren. Insgesamt ergab sich für Köln eine durchschnittliche Anschnallquote bei den Kindern von 71%.

Geringfügig höher liegen die Werte in Jülich. Insbesondere auf den Vordersitzen findet sich dort mit 91% eine sehr hohe Anschnallquote. Auf den Rücksitzen lag sie mit 70% in ähnlicher Höhe wie in Köln. Als Durchschnittswert ergibt sich für Jülich eine Sicherungsquote von 74%. Die in Köln und Jülich beobachteten Sicherungsquoten weisen eine relativ gute Übereinstimmung mit Ergebnissen der kontinuierlichen Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen auf. Diese zeigen, daß die Anschnallraten 1993 nach Inkrafttreten der Sicherungspflicht deutlich gegenüber den Vorjahren angestiegen waren (Tabelle 59). Der Höchststand von 88% wird jedoch seit 1995 nicht mehr erreicht, die Zahlen sind rückläufig.

Tabelle 59: Entwicklung der Sicherungsquoten von Kindern in den alten Bundesländern von 1991 bis 1995¹⁾

Jahr	Sicherung im Kindersitz %	Sicherung im Gurt %	Sicherung gesamt %
1991	32	32	64
1992	32	38	70
1993	52	36	88
1994	46	42	88
1995	52	30	82

1) Quelle: SIEGENER, W. + BECK, T., Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 1995

Die Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigen auch, daß 6-11jährige Kinder deutlich seltener gesichert werden, als dies bei Kindern im Alter bis zu 5 Jahren der Fall ist. Während die Anschnallquote für die junge Altersgruppe 1995 einen Wert von 90% aufwies, wurden von den 6-11jährigen nur 75% gesichert.

Mehrere Untersuchungen aus jüngster Zeit kommen zu dem Ergebnis, daß die Eltern hinsichtlich der Kindersicherungspflicht tendenziell immer nachlässiger werden. Zeitungsberichte vom

Sommer 1996 (z.B. Kölner Stadtanzeiger vom 4.7.1996), die von 30% richtig gesicherten Kindern in den alten Bundesländern und nur 18% in den neuen Bundesländern sprechen, zeichnen ein zu düsteres Bild. Dies liegt nicht zuletzt daran, daß die Definition des "richtigen" Sicherns einen gewissen Auslegungsspielraum enthält. Zutreffend ist sicher, daß in den von uns als "gesichert" gezählten Kindern eine ganze Reihe keineswegs "richtig" gesichert waren.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat im übrigen auf den Rückgang der Sicherungsquoten bereits reagiert und Ende 1995 mit neuen Aufklärungskampagnen begonnen.

Belgien

In Belgien sind die Beobachtungsergebnisse vor dem Hintergrund der weniger strengen gesetzlichen Vorschriften zu sehen. Die dort zum Zeitpunkt der Beobachtungen gültigen Regeln sahen für die hinteren Sitzplätze im PKW keine Verpflichtung zur Sicherung von Kindern oder zur Benutzung von Kinderrückhaltesystemen vor.

In Brüssel waren 35% der beobachteten Kinder auf den Vordersitzen ordnungsgemäß gesichert. Bei den nicht angeschnallten Kindern handelte es sich überwiegend um 4-10jährige, die auf dem Vordersitz ohne irgendeine Sicherungsmaßnahme saßen. In einem Fall war eine Mutter mit Baby auf dem Schoß zu beobachten, die den Gurt über das Kind geführt hatte. Es ist davon auszugehen, daß sie sich der Gefahr, der sie das Kind dadurch aussetzt, nicht bewußt war.

Auf den Fondplätzen liegen die Anschnallquoten deutlich niedriger. Nur 19% der Kinder befanden sich dort in Rückhaltesystemen. Besonders auf Fahrten zur oder von der Schule sieht man häufig mehr als drei Kinder auf der Rückbank. In Einzelfällen liegen auch Kinder im Kofferraum von Kombi-Fahrzeugen, in

einem Klein-Lieferwagen wurden sogar insgesamt 12 ungesicherte Kinder gezählt.

Die Ereignisse aus der belgischen Kleinstadt Tongeren sind denen der Hauptstadt relativ ähnlich. Auch in der Kleinstadt weisen Kinder auf den Vordersitzen erheblich höhere Anschnallquoten auf als Kinder auf der Rückbank, wobei die Anschnallquote vorn in Tongeren höher liegt als in Brüssel. Die Sicherungsquote vorn erreicht in Tongeren 41%, hinten waren 12% der Kinder gesichert. Ebenfalls in Tongeren zu beobachten war das Phänomen, daß Mütter Kinder, die auf ihrem Schoß sitzen, in den Gurt einbeziehen, den Gurt also über das Kind führen. In Tongeren war dieses Phänomen mehrfach zu beobachten.

Ungesicherte Kinder auf dem Vordersitz sind tendenziell eher älter. Überraschend ist in diesem Zusammenhang, daß diese ungesicherten Kinder neben erwachsenen Fahrern sitzen, die selbst einen Gurt tragen. Das Anlegen der Gurte durch den Fahrer reicht als "Reiz" nicht aus, den Fahrer zu veranlassen, dafür Sorge zu tragen, daß auch die Kinder gesichert werden.

Insgesamt waren bei den Beobachtungen in Belgien somit knapp ein Viertel der Kinder beim Transport im Auto gesichert.

Frankreich

Das französische "Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière" weist in einem Erfahrungsbericht über Rückhaltesysteme für Kinder eine Reihe von Zahlen über deren Benutzung aus.¹⁾ Nach Einführung der Benutzungspflicht entsprechender Systeme zum 1.1.1992 stieg die Sicherungsquote 1992 gegenüber 1991 und die genannte Untersuchung berichtet über eine Sicherungsquote von 74% bei Langstreckenfahrten und zwischen 60% und 72% bei Kurzstreckenfahrten. Diese Zahlen können durch un-

¹⁾ Vgl. OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, Les dispositifs de retenue pour enfants 1994,

sere Beobachtungen aus dem Frühsommer 1996 nicht bestätigt werden.

Zum ersten liegen die von uns beobachteten Sicherungsquoten deutlich niedriger als die, die die Beobachtungen von 1992 ausweisen. Auch konnten wir keine großen Unterschiede zwischen der Sicherungsquote in Paris und der Kleinstadt Villers-Cotterêts feststellen, wogegen die genannten französische Untersuchung für Kurzstreckenfahrten zu dem Ergebnis kommt, daß die Sicherungsquote mit der Ortsgröße wächst, mit der Ausnahme Paris, wo der Anteil der gesicherten Kinder geringer ist als in anderen Großstädten.

Nach unseren Beobachtungen zeigte sich in Paris folgendes: Auf den Vordersitzen lag die Sicherungsquote bei 52%, hinten waren nur 24% der Kinder gesichert. Zahlreiche Schulkinder sitzen ungesichert neben dem Fahrer und haben noch den Schulranzen auf dem Rücken. In Einzelfällen sind auch Mütter zu beobachten, die ihr Kind auf dem Schoß haben.

Im Zusammenhang mit den ungesicherten Kindern auf den Rücksitzen fällt auf, daß häufig Kindersitze oder entsprechende Sitzschalen vorhanden sind, diese jedoch nicht vorschriftsmäßig genutzt werden. Stattdessen sitzen oder liegen die Kinder in den entsprechenden Systemen, ohne dort befestigt zu sein. Möglicherweise glauben einige Eltern, auf diese Weise bereits hinreichend für die Sicherheit ihrer Kinder gesorgt zu haben.

Faßt man die Beobachtungen für Paris zusammen, ergibt sich ein Anteil von 30% für Kinder, die im Auto gesichert mitgenommen werden. Der weitaus größere Teil fährt dagegen ohne Sicherung mit entsprechendem Risiko.

In Villers-Cotterêts waren auf den Vordersitzen 56% der Kinder ordnungsgemäß gesichert. Auf den hinteren Sitzen lag der Wert bei nur 21%. Besonders krasse Fälle von ungesicherten Kindern,

die zwischen den Lehnen der Vordersitze standen, waren ebenfalls mehrfach zu beobachten. Daß von den Erwachsenen der Sicherungspflicht vorne mehr Bedeutung beigemessen wird als hinten, zeigt sich auch am Sicherungsverhalten in vollbesetzten PKW. Auf den Vordersitzen wird den Kindern dann häufiger der Gurt angelegt, während die gleichaltrigen Passagiere im Fond ungesichert herumturnen.

Durchschnittlich sind nach den durchgeführten Beobachtungen in Villers-Cotterêts ein Drittel der Kinder im Auto gesichert, zwei Drittel werden ungesichert mitgenommen.

Italien

In Italien wurden neben der Hauptstadt Rom zwei Kleinstädte in die Beobachtungen des Anschnallverhaltens einbezogen, und zwar Ronciglione in der Nähe von Rom und Casalpusterlengo im Norden Italiens. In Rom zeigt sich, daß Kinder nur in Ausnahmefällen mit Rückhaltesystemen gesichert werden. Die systematischen Beobachtungen ergaben für die ersten 100 erfaßten Kinder eine Anschnallquote von 0%. Anschließende Kontrollbeobachtungen bestätigten dieses Ergebnis. Kinder befinden sich in Rom in der Regel ungesichert in den Fahrzeugen. Zwar sind in einigen PKW Kindersitze vorhanden, wenn darin Kinder sitzen, sind diese in aller Regel nicht mit dem Gurt gesichert.

Bei den Beobachtungen fiel außerdem auf, daß die ungesicherten Kinder dann besonders häufig vorn sitzen, wenn ein Mann am Steuer sitzt. Offensichtlich handelt es sich um eine verbreitete Sitte, insbesondere den Sohn neben dem Vater auf dem Vordersitz zu plazieren. Fahrerinnen verbannten ihre jungen Mitfahrer dagegen häufiger auf die Rückbank.

Das fehlende Risikobewußtsein in Bezug auf die ungesicherten Kinder geht dabei Hand in Hand mit anderen riskanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr. So beobachteten wir eine Mutter,

deren drei Kinder ungesichert auf der Rückbank des Autos herumtollten, wie sie zügig bei Rot eine Kreuzung überquerte.

In der Kleinstadt Ronciglione in der Nähe von Rom zeigt sich ein vergleichbares Bild. Von insgesamt 130 beobachteten Kindern im PKW war kein einziges mit einem Rückhaltesystem ordnungsgemäß gesichert.

Etwas anders stellte sich dagegen die Situation in der norditalienischen Kleinstadt Casalpusterlengo dar. Dort zählten wir bei Beobachtungen auf den Vordersitzen immerhin 12% und auf der Rückbank 10% gesicherte Kinder.

Bedingt durch die Tatsache, daß in Italien der Transport von Kleinkindern auf dem Schoß eines Erwachsenen auf den hinteren Sitzen gestattet ist, beobachtet man diese Form des Transports auch auf den Vordersitzen.

Eine andere Form riskanten Kindertransports, die fast ausschließlich in Italien zu beobachten ist, betrifft die Mitnahme von Kindern auf Motorrollern. Diese wendigen Fahrzeuge, die nicht nur in Italien zunehmend an Beliebtheit gewinnen, werden zum Teil auch zum Transport von Kindern eingesetzt. Unsere Beobachtungen ergaben beispielsweise, daß Väter ihre Kinder mit dem Motorroller zur Schule bringen oder dort abholen. Häufig stehen die Kinder dabei vor dem sitzenden Fahrer auf dem Motorroller. In keinem der beobachteten Fälle trug das Kind bei der Motorrollerfahrt einen Schutzhelm.

Der Transport per Motorroller macht den Kindern in aller Regel Spaß, zumindest vermitteln sie diesen Eindruck. Besonders stolz war daher beispielsweise ein vielleicht 10jähriger Junge, den der Vater den Lenker führen ließ. Daß ein derartiger früher Umgang mit motorisierten Fahrzeugen in Italien keine Seltenheit ist, machte eine Beobachtung deutlich, bei der ein etwa 8-jähriger Junge beobachtet werden konnte, der morgens vor Beginn

der Schule auf dem Hof vor der Wohnung mit der Vespa der Eltern oder der größeren Geschwister Kurvenfahren trainierte.

Zusammenfassend betrachtet, bestätigen die Beobachtungen in Italien zum einen den "lockeren" Umgang mit Vorschriften und zum anderen das bestehende Gefälle in der Regelbefolgung von Nord nach Süd. Während im Raume Mailand zumindest 10% der Kinder gesichert werden, sinkt der entsprechende Anteil im Süden auf Null.

Spanien

Die Ergebnisse aus Spanien basieren auf Beobachtungen in Madrid sowie in der Kleinstadt Chinchon. Auffallend im Vergleich zu den anderen Ländern ist zunächst die Tatsache, daß Kinder nur selten auf dem Vordersitz transportiert werden. In den wenigen Fällen, in denen Kinder auf Vordersitzen mitfahren, saßen sie dort in der Mehrzahl der Fälle ungesichert. Nur jedes fünfte vornsitzende Kind war durch ein Rückhaltesystem gesichert.

Die weit überwiegende Zahl der Kinder wird stattdessen im Fond des Wagens transportiert. Da hier, wie in Abschnitt 3.4 beschrieben, keine Benutzungspflicht für Kinderrückhaltesysteme gilt, wird auch nur ein Bruchteil der Kinder dort gesichert. In Madrid lag die entsprechende Rate bei 9% und in der Kleinstadt bei nur 6%.

Des weiteren fällt auf, daß Eltern beim Ein- und Aussteigen der Kinder häufig wenig Vorsicht walten lassen, insbesondere auch an Schulen und Kindergärten. Ein Beispiel hierfür ist das häufig zu beobachtende Fehlverhalten, Kinder auf der Straßenseite ein- bzw. aussteigen zu lassen. Wenn es sich um mehrere Kinder handelte, die abgeholt wurden, bewegte sich häufig eines dieser Kinder unbeaufsichtigt auf der Fahrbahn. Außerdem parkten Eltern ihr Fahrzeug häufig so ungünstig, daß sie mit zwei Kindern

an der Hand an ungeschützten Stellen mehrspurige Fahrbahnen überqueren mußten.

Derartig riskante Verhaltensweisen beschränkten sich keineswegs auf die Hauptstadt oder Großstadt. Ähnliche Verhaltensweisen beim Abholen von Kindern an der Schule waren auch in der Kleinstadt Chinchon zu beobachten. Eine der dortigen Schulen liegt an einer schnell befahrenen Straße mit Landstraßencharakter. Hier waren Eltern zu beobachten, die aus dem Auto von der gegenüberliegenden Seite der Schule ihre Kinder über die vielbefahrene Straße herüberriefen oder ihnen durch Handzeichen zu verstehen gaben, daß sie die Straße queren sollten. Die Beobachtungsergebnisse zeigen insoweit Defizite im Umgang mit Kindern im Auto und im Straßenverkehr, die auf Verständnisdefizite der Eltern hinsichtlich der Gefahren hindeuten.

Faßt man die Ergebnisse der Beobachtungen zum Sicherungsverhalten in PKW zusammen, so ergibt sich in den fünf untersuchten Ländern ein sehr unterschiedliches Bild. Die folgende Tabelle 60 faßt dies in einer Übersicht zusammen.

Tabelle 60: Zusammenfassende Darstellung des Sicherungsverhaltens in PKW

Land/Region	Sicherungsquote
Rom und Umgebung	~0%
Norditalien	10%
Spanien	8%
Belgien	22%
Frankreich	31%
Deutschland	72%

Die Zusammenfassung nach Ländern scheint statthaft, da in allen Ländern keine bedeutsamen Unterschiede zwischen dem Sicherungsverhalten in den Haupt- oder Großstädten und den Kleinstädten festzustellen waren. Eher trifft man in einem Teil der Länder auf ein Nord-Süd-Gefälle oder regional-typische Verhaltens-

muster. In den beiden südeuropäischen Ländern liegen die Anschallquoten extrem niedrig.

Im Süden Italiens fehlt trotz entsprechender gesetzlicher Vorschriften das Risikobewußtsein für Kinder im Auto völlig. Dies zeigt sich beispielsweise auch daran, daß in Italien häufiger als in anderen Ländern besonders gefährliche Transportformen von Kindern zu beobachten sind, beispielsweise der Transport auf dem Schoß.

Daß Kinder im Fahrzeug gesichert werden, ist in Italien die absolute Ausnahme. Nur wenig besser ist die Situation in Norditalien, wo allenfalls jedes zehnte Kind gesichert wird. Im Vergleich zu Rom sind die Verhältnisse in Spanien trotz einer fehlenden Sicherungspflicht von Kindern auf den Rücksitzen ein wenig besser. Zwischen 6% und 9% liegt hier die beobachtete Rate der Kinder, die durch Rückhaltesysteme gesichert werden. Auffällig sind in Spanien zudem die risikoerhöhenden Verhaltensweisen von Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen oder dort abholen.

Obwohl in Belgien, wie in Spanien, auf den Rücksitzen zum Zeitpunkt der Beobachtungen keine Sicherungspflicht bestand, ist dort die Zahl der gesicherten Kinder etwa doppelt so hoch wie in Spanien, absolut allerdings mit Werten zwischen 12% und 19% immer noch viel zu gering.

Die höchsten Raten gesicherter Kinder sind in Frankreich und Deutschland zu beobachten, wobei die Quoten in Deutschland deutlich höher liegen als in Frankreich. In Frankreich macht insbesondere die Durchsetzung der Anschallpflicht auf den Rücksitzen noch Schwierigkeiten. Ein besonderes Problem scheint in Frankreich darin zu liegen, daß vorhandene Kindersitze und -schalen häufig nicht ordnungsgemäß benutzt werden. Kinder befinden sich zwar in Rückhaltesystemen, sind aber nicht ange-

schnallt. Die Eltern zeigen hier quasi ein "symbolisches Sichern", dessen Nutzen bei einem Unfall jedoch gleich Null ist.

Die hohe Sicherungsrate von Kindern in Deutschland ist zwar erfreulich, sie sollte jedoch über zwei Sachverhalte nicht hinwegtäuschen: Neueste Ergebnisse zeigen, daß ein erheblicher Teil der Kinder nicht in alters- und größenadäquaten Systemen gesichert werden - der Bundesminister für Verkehr spricht hier von 52% in altersgerechten Rückhaltesystemen gesicherten Kindern (vgl. BMV, Verkehrsnachrichten August 1996). Das zweite Problem liegt darin, daß nach den Ergebnissen kontinuierlicher Erhebungen das Verhalten der Eltern nachlässiger wird: Seit zwei Jahren sind die Anschnallquoten in Deutschland rückläufig. Und so bleibt als Gesamteindruck das erschreckende Bild eines schwach ausgeprägten Risikobewußtseins beim Transport von Kindern in Kraftfahrzeugen.

9. AKTIVITÄTEN DER ELTERN ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT

Die vorangehenden Ausführungen haben eine Reihe elterlicher Defizite aufgezeigt, sei es, daß die Leistungsfähigkeit von Kinder überschätzt wird, sei es, daß Regeln nicht hinreichend bekannt oder nicht entsprechend befolgt werden.

An dieser Stelle wollen wir nochmals einen Blick auf die Eltern werfen und darstellen, welche Maßnahmen von ihnen zur Erhöhung der Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr ergriffen werden. Hierüber berichtet der erste Abschnitt dieses Kapitels. Hieran schließt sich eine Darstellung dessen an, wie Eltern verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitslage von Kindern beurteilen.

Die Ausführungen beider Abschnitte basieren auf Befragungen, deren Ergebnisse insbesondere in heiklen und emotional besetzten Bereichen kritisch zu hinterfragen sind. Die ausgewiesenen Antwortverteilungen sind von daher weniger von der absoluten Höhe der Prozentwerte zu interpretieren. Mindestens so wichtig sind die Relationen, die sich zwischen verschiedenen Fragen und Antwortverteilungen ergeben. Daß die Eltern, beeinflusst vom Faktor der "sozialen Wünschbarkeit" dazu neigen, ihr eigenes Verhalten zu positiv darzustellen, verliert bei einem derartigen relationalen Vergleich an Bedeutung.

9.1 Sicherheitsaktivitäten der Eltern

Die folgende Tabelle 61 gibt einen Überblick über die Häufigkeit, mit der Eltern nach eigenen Angaben bestimmte Sicherheitsaktivitäten ergreifen. Die Aktivitäten sind hierarchisch nach der Häufigkeit geordnet.

Tabelle 61: Hierarchie von Sicherheitsaktivitäten der Eltern

Rang	Aktivitäten	x ¹⁾
1	Ich verbiete den Kindern ausdrücklich das Spielen an bestimmten gefährlichen Stellen	2,314
2	Ich spreche mit meinen Kindern über Verkehrsgefahren	2,413
3	Ich erläutere meinen Kindern auf der Straße schwierige Situationen	2,534
4	Ich achte darauf, daß meine Kinder beim Radeln einen Helm tragen	2,577
5	Ich achte darauf, daß meine Kinder helle, gut sichtbare Kleidung tragen	2,612
6	Ich übe mit den Kindern vor Ort sicheres Verhalten ein	2,904
7	Ich begleite meine Kinder beim Radfahren, um eventuelle Unsicherheiten festzustellen	2,962
8	Ich diskutiere mit anderen Eltern Sicherheitsfragen der Kinder	3,204
9	Ich lese Broschüren und Informationen zur Verkehrssicherheit von Kindern	3,212
10	Ich frage Verkehrsregeln ab und kontrolliere das Wissen der Kinder	3,411
		N=1.131
1) Die Zahlen weisen den Durchschnitt einer 5-er Skala aus, die von 1 = sehr oft bis 5 = nie reicht		

Da die Eltern bezüglich jeder in der Tabelle genannten Aktivitäten befragt wurden, ob sie dergleichen sehr oft(1), oft(2), manchmal(3), selten(4) oder nie(5) tun und es sich bei allen Punkten um positive Verhaltensweisen handelt, wundert es nicht, daß bei den ersten sieben Statements die Antworten im Bereich "oft-manchmal" liegen. Nur für die drei letzten Statements bewegen sich die Antworten im Durchschnitt zwischen "manchmal" und "selten".

Wie die Tabelle 61 zeigt, rangieren verbale Aktivitäten in der Rangordnung oben. "Verbieten", mit den Kindern "sprechen" und den Kindern "erläutern" sind die Verhaltensweisen, von denen die Eltern sagen, daß sie dies häufiger tun als etwa Broschüren zur Verkehrssicherheit zu lesen oder Verkehrsregeln abzufragen.

Überraschend sind vor allem die Inhalte der Rangplätze 1 und 10. An erster Stelle der Aktivitäten rangiert - wengleich mit knappem Abstand - das "Verbieten". Den letzten Rangplatz nimmt das Abfragen von Verkehrsregeln ein.

Den Kindern zu verbieten, an bestimmten gefährlichen Stellen zu spielen, ist dabei mehr die Sache der Mütter als der Väter. 35% aller Mütter, aber nur 25% der Väter erklären, derartige Verbote "sehr oft" auszusprechen. Verbote treffen dabei kleinere Kinder (unter 6 Jahren) häufiger als die älteren zwischen 6 und 14 Jahren. Die Mütter sprechen auch tendenziell häufiger mit den Kindern über Verkehrsgefahren und erläutern ihnen öfter schwierige Situationen auf der Straße. Wie die folgende Tabelle 62 zeigt, sind die Unterschiede zwar nicht sehr groß, in der Tendenz jedoch eindeutig.

Tabelle 62: Verkehrssicherheit als Thema zwischen Eltern und Kindern

	Mütter (mache ich "sehr oft" oder "oft")	Väter
- Ich spreche mit meinen Kindern über Verkehrsgefahren	58%	53%
- Ich erläutere meinen Kindern auf der Straße schwierige Situationen	55%	45%
	N=661	N=470

Einen gewissen Einfluß auf die Thematisierung von Verkehrssicherheit in Gesprächen zwischen Eltern und Kindern scheint auch der Führerscheinbesitz zu haben. Väter und Mütter mit Führerschein geben an, häufiger mit ihren Kindern über verkehrssicheres Verhalten zu sprechen als dies Eltern ohne Führerschein tun.

Deutliche Unterschiede zwischen Vätern und Müttern finden sich auch hinsichtlich der Einflußnahme auf die Kleidung, mit der die Kinder auf die Straße entlassen werden. 55% der Mütter,

aber nur 40% der Väter erklären, daß sie sehr oft oder oft auf helle, gut sichtbare Kleidung der Kinder achten. Auch hier sei nochmals daran erinnert, daß diese Prozentzahlen kein Gradmesser für die tatsächliche Ausstattung der Kinder mit entsprechender Kleidung sind, sondern nur den Stellenwert, der diesem Bereich zugeordnet wird, in Relation zu anderen Aspekten wiedergibt. Die Mütter sind es auch, die häufiger betonen, darauf zu achten, daß Kinder beim Radfahren einen Helm tragen. 56% der befragten Mütter erklären, "sehr oft" oder "oft" darauf zu achten.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die beiden Punkte, die konkrete Maßnahmen betreffen, also die Auswahl sicherheitsgeeigneter Kleidung und das Tragen von Schutzhelmen, die einzigen Bereiche sind, bei denen sich Unterschiede zwischen den westlichen und östlichen Bundesländern andeuten. Die Eltern im Westen geben häufiger als die im Osten an, auf derartige Maßnahmen zu achten: Es achten "sehr oft" auf gut sichtbare Kleidung im Westen 19%, im Osten 8%, und es achten auf den Helm beim Radeln "sehr oft" im Westen 32% und im Osten 20% der Eltern.

Ob sich hinter diesen Unterschieden tatsächlich ein unterschiedliches Verhalten verbirgt, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Sicher ist jedoch, daß das Ergebnis nicht auf einen unterschiedlichen Umgang mit Antwortskalen zurückzuführen ist, da sich bei den übrigen 8 Statements der Tabelle östliche und westliche Eltern in der Häufigkeit der Kategorie "sehr oft" nicht unterscheiden.

Unter Sicherheitsaspekten bedenklich scheint die Tatsache, daß Eltern nach eigenen Angaben relativ wenig mit den Kindern verkehrssicheres Verhalten einüben. Geht man davon aus, daß die in Tabelle 63 ausgewiesenen Werte durch den Effekt der "sozialen Wünschbarkeit" positiv überzeichnet sind, muß man annehmen, daß mindestens für die Hälfte der Eltern das Üben in der Praxis

kein Thema ist, wenn man davon ausgeht, daß die Antwortkategorie "manchmal" auf ein eher seltenes Verhalten hindeutet.

Tabelle 63: Praktisches Üben im Verkehrsalltag

	Ich übe mit den Kindern vor Ort sicheres Verhalten ein	Ich begleite meine Kinder beim Radfahren, um eventuelle Unsicherheiten festzustellen
mache ich..		
..sehr oft	9%	10%
..oft	30%	28%
..manchmal	29%	28%
..selten	18%	16%
..nie	11%	14%
keine Angabe	3%	4%
N=1.131	100%	100%

Tendenziell eher sind noch die Eltern der Altersklasse 25-34 Jahre bereit, mit ihren Kindern im Verkehrsalltag zu üben. Allerdings sind die Unterschiede zwischen den Altersklassen nicht sehr ausgeprägt.

Das Sammeln von Informationen oder der Austausch mit anderen Eltern beschränkt sich ebenfalls nur auf einen Teil der Eltern, wie die folgende Tabelle 64 zeigt.

Tabelle 64: Sammlung und Austausch von Informationen zur Sicherheit von Kindern

	Ich diskutiere mit anderen Eltern Sicherheitsfragen der Kinder.	Ich lese Broschüren und Informationen zur Verkehrssicherheit von Kindern
mache ich..		
..sehr oft	6%	4%
..oft	22%	21%
..manchmal	31%	35%
..selten	24%	26%
..nie	15%	11%
keine Angabe	2%	3%
N=1.131	100%	100%

Die Zahlen lassen durchaus den Schluß zu, daß für die Mehrzahl der Eltern die Verkehrssicherheit der Kinder kein Thema ist, dem ein außerordentlicher Stellenwert zugewiesen würde. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, daß Eltern mit akademischer Ausbildung häufiger als andere erklären, "selten" oder "nie" Broschüren und Informationen zu lesen und "selten" oder "nie" mit anderen Eltern über Sicherheitsprobleme zu diskutieren. Dieses Ergebnis steht in gewissem Widerspruch zu den Erkenntnissen aus anderen Untersuchungen, daß Eltern unterer Schichten durch Broschüren etc. nur schwer oder gar nicht zu erreichen sind, Eltern der Mittelklasse dagegen interessierter und informierter wären.

Erstaunlich ist schließlich das letzte Ergebnis, daß dem Abfragen von Verkehrsregeln eine relativ geringe Bedeutung beigemessen wird. Nur 3% der befragten Eltern erklären, "sehr oft" das Regelwissen der Kinder abzufragen. 19% sagen, daß sie dergleichen "nie" tun. Insoweit scheint der vielfach erhobene Vorwurf, Kinder würden mit Regeln überfrachtet, ohne mit der Verkehrsrealität vertraut gemacht zu werden, nicht angebracht. Gleichzeitig dürfte die Antwortverteilung jedoch auch Ausfluß eines gewissen Widerwillens gegen Reglementierung und Kontrolle sein, der im Verkehrsbereich häufiger anzutreffen ist.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, bleibt festzuhalten, daß die Mütter in vielen Bereichen häufiger das Verhalten der Kinder durch Eingriffe, Gespräche etc. beeinflussen, wobei Verbote, die das Spielen in als gefährlich erlebten Bereichen betreffen, einen hohen Stellenwert haben. Zudem scheint die verbale Interaktion zwischen Eltern und Kindern eine größere Rolle zu spielen als das gemeinsame Tun. Informationssuche und -austausch spielen nur für den kleineren Teil der Eltern eine bedeutsame Rolle, und das "Einbleuen" und Abfragen von Regeln gilt nur wenigen als wichtige Sicherheitsmaßnahme.

9.2 Von den Eltern bevorzugte Maßnahmen

Um herauszufinden, in welchen Bereichen die Eltern die besten Möglichkeiten sehen, die Sicherheitssituation der Kinder zu verbessern, hatten die Eltern im Rahmen der Befragung aus einem Katalog von zwölf Vorschlägen drei auszuwählen, die sie persönlich für besonders bedeutsam halten. Die folgende Tabelle 65 zeigt das Ergebnis dieser Auswahl.

Tabelle 65: Rangordnung der von den Eltern bevorzugten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr

Rang	Maßnahmen	Häufigkeit der Nennung ¹⁾
1	Die Verkehrserziehung für Kinder in Kindergärten und Schulen intensivieren	55%
2	Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten verstärkt überwachen	46%
3	Mehr verkehrsberuhigte Bereiche und Spielstraßen einrichten	40%
4	Eine generelle innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/Stunde einführen	38%
5	Fahrer, die in Wohngebieten zu schnell fahren, wesentlich härter bestrafen	26%
6	Kinder durch farblich auffällige Kleidung oder Reflektoren besonders kenntlich machen	24%
7	Innerorts möglichst viele Tempo 30-Zonen einrichten	23%
8	Für Kinder beim Fahrradfahren das Tragen eines Helmes zur Pflicht machen	23%
9	Alle Eltern mit Kindern regelmäßig über Gefahren im Straßenverkehr informieren	20%
10	Das Abstellen von Autos auf dem Gehweg unmöglich machen	17%
11	Gezielte Polizeikontrollen zur Überwachung der Anschnallpflicht von Kindern im Auto durchführen	12%
12	Radfahren für Kinder unter 6 Jahren grundsätzlich verbieten	8%
		N=1.131
1) Die Befragten konnten aus den 12 Statements maximal 3 auswählen.		

Die meisten Nennungen vereint die Forderung, "die Verkehrserziehung für Kinder in Kindergärten und Schulen zu intensi-

vieren" mit 55% auf sich. Diese Forderung ist so alt, wie die Verkehrssicherheitsarbeit insgesamt. So forderte LINDEN schon Mitte der fünfziger Jahre: "Die nachdrückliche Belehrung der Kinder, vor allen Dingen in den Schulen, muß systematisch fortgesetzt und intensiviert werden" (S. 77). Auch in Einzelgesprächen äußern Eltern derartige Forderungen. Aussagen wie "Die Kinder besser ausbilden, das ist wichtig" (Vater, 48 Jahre) machen dies deutlich.

Die Häufigkeit der Forderung nach Intensivierung der Verkehrserziehung wächst deutlich mit dem Alter der Befragten: Es fordern eine intensivere Verkehrserziehung

- 38% der Eltern im Alter bis 24 Jahre
- 54% der Eltern im Alter von 25-34 Jahren
- 57% der Eltern im Alter von 35-44 Jahren
- 62% der Eltern im Alter über 44 Jahre.

Auch das Ausbildungsniveau der Eltern hat einen Einfluß auf den Stellenwert der Forderung. Zwei Drittel der Eltern mit akademischer Ausbildung plädieren für mehr Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen.

In der Hierarchie folgen auf den Ruf nach intensiverer Verkehrserziehung Forderungen nach stärkerer Überwachung und dem Einsatz verkehrstechnischer Maßnahmen, wie der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen oder einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Zustimmung zum letztgenannten Punkt, einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, wächst dabei mit dem Bildungsniveau.

Intensivgespräche mit Eltern zeigen allerdings, daß gerade die verkehrsberuhigten Bereiche durchaus zwiespältig beurteilt werden. Eine 34jährige Mutter zweier Töchter bringt dies wie folgt zum Ausdruck: "Verkehrsberuhigte Zonen sind sehr gefährlich.

Die fahren alle wie die Henker, ist doch klar. Die Kinder fühlen sich da sicher. Das ist eine tödliche Kombination."

Dennoch bestätigen die Intensivgespräche, daß den Eltern bewußt ist, daß Geschwindigkeitsabsenkungen notwendig sind, um die Sicherheit von Kindern zu erhöhen. Hierauf deuten die hohen Zustimmungsquoten zur verstärkten Überwachung in Wohngebieten sowie die beachtliche Zustimmungsrate von 38% für eine generelle innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h hin.

Die Intensivgespräche haben in diesem Zusammenhang deutlich gemacht, daß viele Eltern zur Durchsetzung der niedrigeren Geschwindigkeiten bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen oder ähnliches für unverzichtbar halten. Der 40jährige Vater einer Tochter hierzu: "Die Stadt sollte darauf achten, an Kindergärten und Schulen Hindernisse auf die Straße zu bauen und 30 vorzuschreiben, damit langsam gefahren wird", oder eine 39jährige Lehrerin, Mutter zweier Kinder: "Wir müssen Hubbel einbauen, damit wir unsere Kinder nicht umfahren."

Auf der anderen Seite verdeutlicht die Wahl der Forderungen jedoch auch, daß Maßnahmen von anderen und vor allem vom Staat erwartet werden. Die erste Maßnahme, die das eigene Verhalten der Eltern betrifft, landet auf einem Mittelplatz. Sie bezieht sich auf die Sichtbarmachung der Kinder durch entsprechend auffällige Kleidung. Wenig überraschend ist auch, daß sich Polizeikontrollen zur Beobachtung der Anschnallpflicht von Kindern im Auto nur geringer Beliebtheit erfreuen und den vorletzten Rangplatz einnehmen. Dies ist nicht zuletzt Ausdruck der Tatsache, daß Eltern die Gefahren, denen ungesicherte Kinder im Auto ausgesetzt sind, unterschätzen, ein Punkt, auf den wir im Laufe dieses Berichts wiederholt hingewiesen haben.

Noch weniger Zustimmung erhält der Vorschlag, Kindern unter 6 Jahren das Radfahren grundsätzlich zu verbieten, eine Regel,

die, wie bereits erwähnt, in der Schweiz für Kinder im Vorschulalter Gültigkeit hat.

Ein wichtiger Faktor für die Wahl der bevorzugten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Kinder ist die Tatsache, ob der befragte Elternteil selbst Führerscheinbesitzer und Autofahrer ist oder nicht. Dies gilt vor allem bezüglich der verkehrstechnischen Maßnahmen und der Überwachung. Die folgende Tabelle 66 macht dies deutlich.

Tabelle 66: Gewählte Maßnahmen/Eltern mit und ohne Führerschein

	Eltern	
	mit Führerschein	ohne Führerschein
a) Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten verstärkt überwachen	44%	58%
b) Mehr verkehrsberuhigte Bereiche und Spielstraßen einrichten	38%	51%
c) Eine generelle innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einführen	37%	46%
d) Innerorts möglichst viele Tempo 30-Zonen einrichten	22%	31%
	N=954	N=177

Eltern, die auch Kraftfahrer sind, stehen Verkehrseinschränkungen und verstärkter Überwachung weitaus reservierter gegenüber als diejenigen, die von derartigen Maßnahmen nicht unmittelbar betroffen sind.

Faßt man die Erfahrungen dieses Abschnitts zusammen, ist festzuhalten, daß Eltern Lösungen für das Problem der Unsicherheit von Kindern eher von außen erwarten. Eine intensivere Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule und verkehrstechnische Maßnahmen sowie verstärkte Außenkontrollen (der anderen) dominieren.

Sehr zurückhaltend zeigen die Eltern sich allerdings dann, wenn es um das eigene Verhalten geht. Weder wünschen sie sich mehr Informationen über Gefahren im Verkehr, noch akzeptieren sie, verstärkt daraufhin kontrolliert zu werden, ob die Kinder im Fahrzeug richtig gesichert sind. Insgesamt ist somit eine Tendenz erkennbar, die Verantwortung auf andere und Institutionen zu verlagern.

10. ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN

Die Vielfalt der Ergebnisse über die Probleme von Kindern im Straßenverkehr legt es nahe, in einem abschließenden Kapitel die wichtigsten Aspekte pointiert zusammenzufassen. Hierzu bietet sich die bereits in vorangehenden UNIROYAL-Untersuchungen gewählte Darstellung in Form thematisch gruppierter Thesen an.

Die bei dieser Art der Darstellung zwangsläufig entstehende inhaltliche Verkürzung legt es nahe, bei Bedarf Rückgriff auf die vorangehenden Kapitel zu nehmen. Um diesen Rückgriff zu erleichtern, enthält jede These einen Verweis auf den entsprechenden Abschnitt, dem die einzelne These entstammt.

10.1 Fünf Thesen zur Unfallverwicklung von Kindern

Beginnen wollen wir die Darstellung mit einigen Informationen zur Unfallverwicklung, die sich aus den Unfallstatistiken herleiten. Die wichtigsten Erkenntnisse auf europäischer Ebene lauten in diesem Zusammenhang:

1. Das Risiko für Kinder im Straßenverkehr variiert in der Europäischen Union in erheblichem Umfang von Land zu Land. [2.1]

Die geringste Zahl getöteter Kinder sind in Schweden, Großbritannien und Italien zu verzeichnen. Am schlechtesten schneidet Portugal ab, wo die Zahl der getöteten Kinder pro 1 Mio. Kinder fast viermal so groß ist wie in Schweden.

2. Über die Hälfte aller in der Europäischen Union bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder konzentrieren sich auf drei Länder: die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Spanien. [2.1]

In absoluten Zahlen sterben in Deutschland und Frankreich die meisten Kinder. Welches Risiko die deutschen Kinder haben, während ihrer Kindheit einen Unfall zu erleiden, zeigt These 3.

3. Rund 5 von 100 Kindern erleiden in Deutschland während ihrer Kindheit einen Verkehrsunfall, bei dem sie verletzt werden. [2.2.1]

Hinsichtlich der Verkehrsteilnehmerrolle, in der Kinder verunglücken ist folgendes festzuhalten:

4. In Deutschland verunglücken Kinder nahezu gleich häufig in der Rolle als Radfahrer, PKW-Mitfahrer und Fußgänger. [2.2.1]

Besonders schwer sind die Unfälle als Mitfahrer im Auto.

5. Es sterben mehr Kinder im Auto als beim Radfahren oder als Fußgänger. [2.2.1]

Die Aussage der These 5 gilt in allen fünf Untersuchungsländern. Der Anteil der getöteten Kinder, die als Fahrzeuginsassen sterben, liegt in Deutschland bei 38%, in Italien bei 42%, in Belgien und Frankreich bei 48% und in Spanien bei 49%.

10.2 Sechs Thesen zu Verkehrsregeln und deren Beachtung

Sowohl die gesetzlichen Bedingungen wie auch die Beachtung von Vorschriften sind in den Ländern der Europäischen Union sehr unterschiedlich. Dies gilt sowohl hinsichtlich des explizit ausgesprochenen Schutzes von Kindern wie bezüglich konkreter Regelungen, zum Beispiel hinsichtlich der Sicherungspflicht im Auto.

6. Die Regelungen zum Transport von Kindern im Auto und deren Mitnahme auf dem Fahrrad variieren von Land zu Land, wobei Deutschland in vielen Bereichen eine Vorreiterfunktion einnimmt. [3]

Gleichzeitig verdeutlichen die Beobachtungen, daß die Beachtung von Verkehrsregeln in extremer Weise zwischen den Ländern variiert. Bezüglich der Beachtung von Lichtsignalen zeigt sich folgendes:

7. Das Fußgänger-Rot wird insbesondere in Frankreich, Italien und Belgien von Kindern massiv mißachtet. [4.1.2.1]
8. Die Begleitung durch Erwachsene reduziert die Zahl der Rot-Querungen von Kindern. [4.1.2.1]

Allerdings ist festzustellen, daß die Erwachsenen in vielen Fällen kein Vorbild sind. Insbesondere in Frankreich, Belgien und Italien erreicht die Mißachtung von Fußgängerampeln durch Erwachsene, die Kinder in ihrer Begleitung haben, beachtliche Werte.

Sehr unterschiedlich ist in den fünf Ländern die Schutzfunktion, die Zebrastreifen vermitteln.

9. Schutz bieten Zebrastreifen für Kinder am ehesten in Deutschland. [4.1.2.2]

Bedingt durch den sparsamen Einsatz von Zebrastreifen in Deutschland und eine prägnante Ausgestaltung in baulicher und/oder beschilderungstechnischer Sicht wird der Vorrang von Kindern auf dem Zebrastreifen von Kraftfahrern in Deutschland relativ gut beachtet. In Belgien, Frankreich, Italien und Spanien bietet der Zebrastreifen den Kindern kaum Vorteile gegenüber einer Querung an ungeschützten Stellen.

Ein besonderes Problem im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und deren Befolgung stellt das Sichern von Kindern im Auto dar.

10. Die Regelungen zum Sichern von Kindern im Auto sind trotz aller Bemühungen auf EU-Ebene uneinheitlich und unübersichtlich. [3.4]

Erschreckend ist die Zahl ungesicherter Kinder in Automobilen.

11. Die höchsten Sicherungsraten von Kindern im Auto finden sich in Deutschland. [8.3]

Die Beobachtungen zeigen, daß allein in der Bundesrepublik und teilweise in Frankreich befriedigende Sicherungsraten erreicht werden. Völlig unakzeptabel ist die Situation in Italien, wo insbesondere im Süden die Sicherungsquote trotz bestehender Sicherungspflicht gegen null tendiert.

10.3 Drei Thesen zum Sichern von Kindern im Auto in Deutschland

Die Mehrzahl der Kinder (64%) schnallt sich nach Aussagen der Eltern bei Fahrtbeginn selbst an. In den übrigen Fällen erfordert das Sichern der Kinder im Auto Geduld, Beharrlichkeit und Durchsetzungsvermögen. Die Zahl der Eltern, die hierbei Probleme haben, ist beachtlich:

12. Knapp 30% der Eltern berichten, daß Sie beim Anschnallen mit den Kindern Probleme haben. [8.2]

Insbesondere bereitet die Tatsache, daß zahlreiche Kinder sich selbst wieder abschnallen, den Eltern Schwierigkeiten.

13. Nach Aussagen der Eltern schnallen sich 25% der Kinder mehr oder minder häufig selbst wieder ab. [8.2]

Es ist jedoch nicht nur das Verhalten der Kinder, das den Eltern deren Sicherung im Auto erschwert. Die Tatsache, daß eine große Vielfalt von Rückhaltesystemen existiert, die zudem altersspezifisch ausgelegt sind, überfordert zahlreiche Eltern bei der Wahl des richtigen Systems.

14. Fast die Hälfte der Eltern hat Probleme bei der Auswahl des geeigneten Rückhaltesystems. [8.2]

Bedenklich ist, daß derzeit in Deutschland die Sicherungsraten von Kindern im Auto rückläufig sind, wenngleich die Quoten im internationalen Vergleich Spitzenwerte bedeuten.

10.4 Drei Thesen zu den Sorgen der Eltern

Die hohe Sicherungsquote im Auto ist nicht zuletzt das Ergebnis der Tatsache, daß Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr fürchten. Wie verbreitet derartige Befürchtungen sind, zeigt These 15.

15. Für zwei Drittel aller Eltern ist die Sorge um die Kinder im Verkehr fester Bestandteil des Alltags. [5.1]

Daß die Befürchtungen der Eltern dabei nicht deckungsgleich mit den möglichen Gefahren sind, zeigt These 16.

16. Eltern sehen als Hauptgefahren des Straßenverkehrs das Überqueren der Straße, das Radfahren auf der Straße und den Schulweg. [5.3]

Die Gefahren im Auto werden dagegen unterschätzt. Die elterliche Sorge definiert auch den Freiraum, den man den Kindern im Straßenverkehr zubilligt. Hier zeigt der internationale Vergleich folgendes:

17. Kleine Kinder werden in Frankreich, Italien und Spanien im Straßenverkehr besonders eng behütet, der Freiraum deutscher und belgischer Kinder ist vergleichsweise größer. [4.1.3]

Dies in These 17 beschriebene Ergebnis betrifft Kinder im Alter bis zu 5-6 Jahren. Für ältere Kinder sehen die Verhältnisse anders aus. So wirken vor allem ältere italienische Kinder sehr selbstbewußt und durchsetzungsfähig.

10.5 Sechs Thesen zu Fehleinschätzungen der Eltern

Ein wesentliches Problem der Eltern beim Umgang mit der Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr besteht darin, daß Eltern ihre Kinder falsch einschätzen und dabei in aller Regel eher überschätzen. Läßt man Eltern ihre Kinder hinsichtlich deren Verhalten in Verkehr beschreiben, dominieren positive Eigenschaften.

18. Eltern halten ihre Kinder im Verkehr vor allem für aufmerksam, vorsichtig und umsichtig. [5.2]

Noch deutlicher werden die Fehleinschätzungen, wenn man einzelne Leistungsfelder betrachtet.

19. Mehr als ein Drittel der Eltern überschätzt die Fähigkeit der Kinder, Entfernungen richtig einzuschätzen. [6.1]
20. Hinsichtlich der Fähigkeit, Geschwindigkeiten richtig einschätzen zu können, schätzen nur 3 von 10 Eltern ihre Kinder richtig ein. [6.2]

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß mit steigendem Bildungsniveau die Tendenz zur Überschätzung der Fähigkeiten der Kinder wächst.

Weitere Punkte, in denen Kinder von ihren Eltern falsch eingeschätzt werden, betreffen die konkrete Verkehrsteilnahme.

21. Rund ein Viertel der Eltern unterschätzt das erforderliche Mindestalter, ab dem Kinder allein eine Straße an ungesicherter Stelle überqueren können. [6.3]
22. Über ein Viertel der Eltern unterschätzt das erforderliche Mindestalter, ab dem Kinder allein auf der Straße radfahren können. [6.4]
23. Bauliche und verkehrstechnische Hilfsmittel wie Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen wird von rund der Hälfte der Eltern in ihrer Wirkung für die Kinder überschätzt. [6.3]

So traut etwa die Hälfte der Eltern den Kindern zu, daß diese die Straße an Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen allein überqueren können, selbst wenn die Kinder erst 6 Jahre oder sogar noch jünger sind. Tatsächlich sind die Kinder in diesem Alter, insbesondere wenn sie abgelenkt werden, hiermit überfordert.

10.6 Fünf Thesen zu Defiziten in der Regelkenntnis der Eltern

Mängel in der Kenntnis von Verkehrsregeln sind unter Eltern sehr verbreitet. Zehn Kenntnisfragen richtig zu beantworten, schaffte in der Repräsentativbefragung von über 1.100 Eltern teilen nur ein einziger. Die folgenden Thesen verdeutlichen, daß sich die Defizite auf alle Bereiche der Verkehrsbeteiligung von Kindern beziehen. These 24 und 25 zeigen die unzureichenden Kenntnisse bezogen auf die Straßennutzung in unterschiedlichen Zonen.

24. Über die Hälfte der Eltern weiß nicht, daß Kinder in verkehrsberuhigten Bereichen auf der Fahrbahn spielen dürfen. [7.1]

25. Knapp ein Viertel der Eltern glaubt fälschlicherweise, daß Kinder in Tempo 30-Zonen auch auf der Fahrbahn spielen dürfen. [7.1]

Unzureichende Kenntnisse sind auch beim Radfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Gehwegbenutzungspflicht für Kinder bis 8 Jahre, feststellbar.

26. Fast zwei Drittel der Eltern glauben fälschlicherweise, daß Kinder unter 8 Jahren mit ihnen auf der Fahrbahn radeln dürfen. [7.2]

Kenntnismängel sind auch bezüglich des Transports von Kindern im Auto nachweisbar.

27. Die Mehrzahl der Eltern glaubt, Kinder dürften nicht auf den Vordersitzen transportiert werden. [7.3]

28. Jedes fünfte Elternteil weiß nicht, daß Kinder zwingend nur in Kinderrückhaltesystemen transportiert werden dürfen. [7.3]

10.7 Zwei Thesen zu Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aus der Sicht der Eltern

Wenngleich die Eltern anerkennen, daß sie selbst die wesentliche Verantwortung für die Sicherheit ihrer Kinder im Verkehr tragen, erwarten sie Maßnahmen vor allem von außen. Die Hauptforderung der Eltern beschreibt These 29.

29. Die meist genannte Forderung der Eltern zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder richtet sich auf eine Intensivierung der Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten. [9.2]

Die weiteren Forderungen richten sich auf geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.

30. Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung in Wohngebieten haben eine hohe Akzeptanz. [9.2]

Hierbei erhalten sowohl die Senkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wie verstärkte Überwachung bestehender Grenzen verbreitete Zustimmung.

Insgesamt zeigt die Untersuchung, daß die Eltern zwar ihre Verantwortlichkeit anerkennen, gleichzeitig bei ihnen jedoch vielfältige Kenntnisdefizite über die Leistungsfähigkeit der Kinder sowie über bestehende Regeln bestehen und sie die Kinder hierdurch in Gefahr bringen.

Die Untersuchung hätte ihr Ziel erreicht, wenn es gelänge zu helfen, diese Defizite abzubauen und Eltern noch mehr für die realen Gefahren der Kinder im Verkehr zu sensibilisieren.

11. METHODEN

Die in dieser Untersuchung berichteten empirischen Ergebnisse stützen sich im wesentlichen auf zwei Datenquellen. Zum einen handelt es sich hierbei um Beobachtungen und Zählungen zum Verkehrsverhalten von Kindern sowie deren erwachsenen Begleitpersonen. Zum anderen liegen den Ausführungen die Ergebnisse einer bundesweiten Repräsentativbefragung von Eltern mit Kindern im Alter zwischen 0 und 14 Jahren zugrunde. Über die bei den Erhebungen angewandten Methoden berichtet dieser Abschnitt.

11.1 Beobachtungen und Zählungen

Beobachtungen von Kindern und erwachsenen Begleitpersonen erfolgten in den fünf Untersuchungsländern mit Ausnahme Deutschlands in den Hauptstädten und aus Vergleichsgründen in Kleinstädten in der Größe zwischen 5.000 und 30.000 Einwohnern. Zur Beobachtung des Verhaltens von Kindern in urbanen Ballungsräumen in Deutschland wurden die Städte Köln und München ausgewählt.

Beobachtungsorte waren an allen Orten der Straßenraum im Umfeld von Kindergärten, Schulen und Spielplätzen, sowie innerörtliche Lichtsignalanlagen und Zebrastreifen. Die Beobachtungen zum Sicherheits- und Ansnallverhalten erfolgten ebenfalls ausnahmslos innerörtlich.

Der systematischen Erfassung des Querungsverhaltens liegt ein standardisierter Beobachtungsbogen zugrunde, der neben dem Geschlecht des querenden Kindes dessen Alter (bis 8 Jahre/über 8 Jahre) sowie den sozialen Kontext (Kind geht allein, mit Erwachsenen, mit anderen Kindern), das Sicherungsverhalten, die Zeitlückenwahl, das Querungstempo sowie an Lichtsignalanlagen die Beachtung des Rotlichts enthielt.

Bei den Beobachtungen zur Sicherung der Kinder im Fahrzeug wurden gezielt Beobachtungsorte gewählt, an denen Fahrzeuge in langsamer Fahrt passierten oder anhalten mußten. Dabei wurde registriert, ob sich Kinder vorn oder hinten im Auto befanden und ob sie gesichert waren. Die Fälle, in denen Zweifel hinsichtlich der Sicherung bestanden, wurden aus den Beobachtungsergebnissen ausgeschieden. Besonderheiten, wie beispielsweise die Sicherung von Kindern in einem Gurt zusammen mit einem Erwachsenen, wurden gesondert erfaßt.

Zur Beobachtung des Verhaltens von Kindern im Straßenraum und Wohnumfeld erfolgten unstrukturierte Beobachtungen durch die Autoren, deren Ergebnisse unmittelbar auf Band gesprochen wurden.

Alle Beobachtungen fanden statt im Zeitraum zwischen dem 15.04. und 30.06.1996, an Werktagen außerhalb von Schulferien. Alle Beobachtungen wurden von den Autoren persönlich durchgeführt, wobei die anfänglichen Beobachtungen gemeinsam stattfanden, um eine hohe Beobachtungs-Reliabilität zu gewährleisten. Daß derartige Beobachtungen dennoch auch subjektives Erleben der Autoren widerspiegeln, ist unbestreitbar und wird bewußt in Kauf genommen.

11.2 Repräsentativbefragung in Deutschland

Die Ergebnisse der Kapitel 5-9 basieren im wesentlichen auf Daten einer bundesweiten Repräsentativbefragung. Die Grundgesamtheit bilden deutschsprachige Eltern von Kindern bis zu 14 Jahren, die in Privathaushalten in den alten und neuen Bundesländern leben.

Die Auswahl der Befragten erfolgte nach einem geschichteten mehrstufigen Zufallsverfahren. Ausgehend von 420 Sample-Points

wurden Zielhaushalte nach dem Random-Route-Verfahren ausgewählt.

Aus der Nettostichprobe von 2.698 Personen wurden 1.121 Elternteile mit Kindern bis zu 14 Jahren herausgefiltert. Alle Interviews wurden als Einzelinterviews persönlich-mündlich im Rahmen einer Mehrthemenumfrage im Zeitraum März/April 1996 durchgeführt. Der Befragung lag ein vollstrukturierter Fragebogen mit Listen und Antwortkarten zugrunde, die entsprechend den Ergebnissen eines Pretests ausformuliert worden waren. Der Fragebogen war bezüglich der Reihenfolge und des Wortlauts der Fragen für alle Interviewer verbindlich. Die Interviews wurden auf Vollständigkeit, Plausibilität und die richtige Anwendung von Filterfragen überprüft. Die Erfassung der Daten erfolgte durch ein Belegleseverfahren. Falls notwendig, wurden Daten unter Rückgriff auf die Originalfragebogen bereinigt.

Da es in der Praxis nicht möglich ist, eine Random-Stichprobe vollständig auszuschöpfen, treten gewisse Abweichungen gegenüber den Vergleichszahlen der amtlichen Statistik auf. Aus diesem Grunde wurde eine Gewichtung in Form einer Randsummen-gewichtung für die Merkmale Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit, Schulbildung, Haushaltsgröße, Bundesländer und Ortsgröße durchgeführt. Die Stichprobe ist insoweit repräsentativ für die Bundesrepublik Deutschland.

Ergänzend zur Repräsentativerhebung wurden eine Reihe von Einzelgesprächen mit Eltern geführt. Diesen Gesprächen lag ein Gesprächsleitfaden mit Themenschwerpunkten zugrunde. Die Gespräche, auf die im Bericht Bezug genommen wird, liefern eine Reihe qualitativer Erkenntnisse, sie gestatten jedoch keine quantitativen Aussagen.

12. LITERATUR

- BASNER, B., DE MARÉES, H., Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern, GUVV - Westfalen-Lippe, Münster 1983
- BAUMGARDT-ELMS, C., KÜTING, H.J. MÜLLER, E., Förderung des sozialen Verständnisses von Grundschulern im Straßenverkehr, Bericht zum Forschungsprojekt 8011 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1986
- CAMBON DE LAVALETTE, B., LAYA, O., The Role of Education in the Prevention of Pedestrian Accidents among Children, in: J.A. Rothengatter + R.A. de Bruin, Road User Behavior, Assen 1988, S. 466-472
- ELLINGHAUS, D., Verloren im Schilderwald, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 13, Köln 1987
- ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J., Fußgänger - Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 17, Köln/Aachen 1992
- ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J., Radfahrer - Jäger und Gejagte, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 18, Köln/Aachen 1993
- ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J., Chaos und urbanes Leben, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 20, Hannover/Köln 1995
- ELLINGHAUS, D., SEIDENSTECHEK, K., STEINBRECHER, J., Vergleich des Verkehrsordnungsrechts der Länder in Europa, Unveröffentl. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, Juli 1996
- ENGEL, U., Patterns of Fatal Child Accidents, in: J.A. Rothengatter + R.A. de Bruin, Road User Behavior, Assen 1988, S. 180-184

- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (ECMT), Road Safety Education for Young Children and Teenagers, Paris 1994
- FLADE, A., Der Straßenverkehr aus der Sicht von Schulkindern, in: Flade, Mobilitätsverhalten - Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim 1994
- FÜSSER, K., JAKOBS, A., STEINBRECHER, J., Sicherheitsbewertung von Querungshilfen für den Fußgängerverkehr, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft V4, Bergisch Gladbach 1993
- GLAESER, K. P., LANGWIEDER, K., HUMMEL, TH., Protection Effects of Child Restraints-Experiences from Accidents and Sled Tests with Carry-Cots, International Road Safety Conference Göteborg 26.-28.09.1990, Veröffentlicht: Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e.V. (HUK-Verband), Büro für Kfz-Technik München
- GERONDEAU, CH., DURAND, B., ELLINGHAUS, D., FERRI, E., HANNIGAN, J.E., KOORNSTRA, M., VALDES GONZALEZ-ROLDAN, A., Report of the High Level Expert Group for a European Policy for Road Safety, Commission of the European Communities, Brüssel, Februar 1991
- GÜNTHER, R., Zur Bedeutung von Verkehrsraumkategorien für Verkehrssicherheitsempfehlungen zum Radfahren von Kindern, Bericht zum Forschungsprojekt 8010/3 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1988
- GÜNTHER, R., LIMBOURG, M., Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern, Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 4, Köln 1976

- HALDEMANN, R., WEBER, W., Verkehrssicherheit auf Schulwegen, bfu-Report 25, Schweizerische Beratungsgesellschaft für Unfallverhütung, Bern 1994
- HAUTZINGER, H., DÜRHOLT, H., HÖRNSTEIN, E., TASSAUX-BECKER, B., Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, "Menschen und Sicherheit" Heft M 13, Bergisch-Gladbach 1993
- HEINRICH, H.C., HOHENADEL, D., Unfallatlas - Verunglückte Kinder bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland 1984, Hrsg. Daimler-Benz AG, Stuttgart 1986
- HENNING-HAGER, U., MATTHES, U., VERSTEEGEN, D., Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder, Bericht zum Forschungsprojekt 8733 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1991
- HOHENADEL, D., PORSCHEN, K.M., SELIGER, A., Ausländische Kinder im Straßenverkehr, Stuttgart 1985
- HUBACHER, M., Das Unfallgeschehen bei Kindern im Alter von 0 bis 16 Jahren, bfu-Report 24, Bern 1994
- HUBACHER, M., EWERT, U., Einstellungen und Merkmale der Fahrzeugbenützung jugendlicher Velo- und Mofafahrer, bfu-Report 26, Bern 1994
- KOCKELKE, W., STEINBRECHER, J., Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Straßenverkehr, ZfV 29 (1983), S. 10-14
- KRÜGER, H.J., Schutz von Kindern in PKW, Bericht zum Forschungsprojekt 8521 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1989
- KÜTING, H.J., Verkehrserziehung in der Primarstufe; Sozial-Kognitive Anforderungen und Konzeption, Bericht zum Forschungsbericht 8310 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1986

- LANGWIEDER, K., HUMMEL, TH., Biomechanical Risk Factors for Children in Cars and Aggravation by Misuse of Restraint Systems, HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik München 1994
- LANGWIEDER, K, HUMMEL, TH., Kinder im PKW - Ihr Verletzungsrisiko und der Einfluß von Kinderschutzsystemen, Verband der Schadenversicherer e.V., Büro für Kfz-Technik München, Nr. 8903
- LANGWIEDER, K, HUMMEL, TH., Neue Aspekte zur Optimierung von Kinderschutzsystemen, Verband der Schadenversicherer e.V., Büro für Kfz-Technik, München, Nr. 9105 o.J.
- LANGWIEDER, K., HUMMEL, TH., Kindersicherheit im PKW und Kinderrückhaltesysteme, HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik, Nr. 9406, München 1994
- LANGWIEDER, K., HUMMEL, TH., OTTE, D., Bedeutung und Biomechanik von Verletzungen der Halswirbelsäule bei gesicherten Kindern im PKW, Verband der Schadenversicherer e.V., Büro für Kfz-Technik München 1991, Nr. 9103
- LEVELT, P.B.M., The use of space by girls and boys: lessons from traffic accidents, SWOV - Leidschendam 1995
- LIMBOURG, M., Kinder im Straßenverkehr, Gemeinde-Unfallversicherungs-Verband, Westfalen-Lippe, Münster 1994
- LINDEN, W., Helft Unfälle verhüten, Dortmund 1956
- PFÄFFEROTT, I., Straßengestaltung im Interesse von Kindern, in: Flade: Mobilitätsverhalten - Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltspsychologischer Sicht, Weinheim 1994
- RUPPERT, F., LANGWIEDER, K., HUMMEL, Th., FINKBEINER, F., PFÄFFEROTT, I., Kinderschutzsysteme im Auto, HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik, München 1992

- SANCHEZ PARDO, J.M., The Exposure of Spanish Children to Accident Risk as Pedestrian, in: J.A. Rothengatter + R.A. de Bruin, Road User Behavior, Assen 1988, S. 192-196
- SCHLAG, B.F., Kinder und Verkehrsumwelt - Untersuchung zu Entstehungsbedingungen von Kinderunfällen im Straßenverkehr, Dissertation, Essen 1980
- SCHÜLE, B., HUMMEL, TH., KALLIERIS, D., JANI, L., Kinderrückhaltesysteme für das Auto, HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik Nr. 9404, München 1994
- SÉCURITÉ ROUTIÈRE, Les dispositifs de retenue pour enfants en 1994 - Utilisation et efficacité, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, Paris 1995
- SEIDENSTECHER, K., Das Kind im Straßenverkehr, Verkehrsdienst 1/91 S. 11-16
- SEIDENSTECHER, K., StVO - Straßenverkehrs-Ordnung, 9. Aufl., München, März 1996
- SEIFFERT, U., Fahrzeugsicherheit, Düsseldorf 1992
- SIEGENER, W., BECK, T., Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern - 1995, unveröffentl. Bericht 2.9103/2 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1995
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Kinderunfälle im Straßenverkehr 1994, Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1994, Wiesbaden, Juli 1995
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Kinderunfälle im Straßenverkehr 1995, Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1995, Wiesbaden, September 1996

RIVARA, F.P., BERGMANN, A.B., DRAKE, C., Parental attitudes and practices toward children as pedestrians, Pediatrics, 1989, 84, 6, S. 1017-1021

UNITED NATIONS, ECE Genf, Statistics of road traffic accidents in Europe and North America, Genf 1995

VEGA, J.L., Los accidentes de trafico en la infancia, Ministerio de Justicia e Interior, Salamanca 1992

VERBAND DER SCHADENVERSICHERER VDS, Schulwegsicherung

- Analysen
- Maßnahmen
- Schulwegpläne

Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung No. 10, Köln 1995

VERBAND DER SCHADENVERSICHERER VDS, Schulwegsicherung - Ein Heft für die Eltern, Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1995

WITTENBERG, R., Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen, in ZfV 34 (1988) Heft 2, S. 50-55

WITTENBERG, R., WINTERGERST, I., PASSENBURGER, J., BÜSCHGES, B., Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen, Bericht zum Forschungsprojekt 8303/4 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1987

ZIPPEL, K., u.a., Verkehrs- und Unfallbeteiligung von Schülern der Sekundarstufe I, Bericht zum Forschungsprojekt 8712/1 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1990

ZWAHLEN, H.T., Distance judgement capabilities of children and adults in a pedestrian situation, ZfV 21 (1975) No. 2, S. 104-114

ANHANG

Liste der von IFAPLAN erstellten UNIROYAL-
Verkehrsuntersuchungen

- Nr. 6 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Vorschrift und Verhalten.
Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit
Verkehrsregeln
1978
- Nr. 7 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Suche mit Hindernissen.
Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der
Großstadt
1980
- Nr. 8 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Das Reserverad.
Element der Sicherheit oder automobiler Anachronismus
1982
- Nr. 9 Dieter Ellinghaus
Ernährungsgewohnheiten von Autofahrern.
1983
- Nr. 10 Dieter Ellinghaus
Wetter und Autofahren.
Eine Untersuchung über den Einfluß des Wetters auf das
Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit
1983
- Nr. 11 Dieter Ellinghaus + Bernhard Schlag
Alter und Autofahren.
Eine zukunftsorientierte Studie über ältere
Kraftfahrer
1984

- Nr. 12 Dieter Ellinghaus
Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft.
Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang
unter Kraftfahrern im Straßenverkehr
1986
- Nr. 13 Dieter Ellinghaus
Verloren im Schilderwald.
Eine Untersuchung über das Zustandekommen und die
Auswirkungen der Beschilderung im Straßenverkehr
1987
- Nr. 14 Dieter Ellinghaus
Lärm auf den Straßen.
Eine Untersuchung über Ursachen und Konsequenzen des
Straßenverkehrslärms
1989
- Nr. 15 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Junge Fahrer.
Besser oder schlechter als ihr Ruf?
1990
- Nr. 16 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fahren bei Nacht.
Eine Untersuchung über die objektive Gefährdung und
das subjektive Erleben
1991
- Nr. 17 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fußgänger.
Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr
1992

- Nr. 18 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Radfahrer - Jäger und Gejagte
Eine Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbeschworenen Gefahren
1993
- Nr. 19 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Die Autobahn - Verkehrsweg oder Kampfstätte?
Eine Untersuchung über Konflikte und Unfallgeschehen auf Autobahnen
1994
- Nr. 20 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Chaos und urbanes Leben
Eine Untersuchung über die Verkehrssituation in Großstadtzentren, dargestellt am Beispiel fünf europäischer Metropolen
1995

