

The logo for ARCD (Auto- und Reiseclub Deutschland) features the letters 'ARCD' in a bold, blue, sans-serif font. The letters are centered between two horizontal yellow bars, one above and one below.

Auto- und Reiseclub
Deutschland

A young girl with blonde hair in two small buns, wearing a yellow shirt and blue denim overalls, stands in a busy street. She is carrying a large blue backpack. The background is blurred, showing other people and a red-paved area, possibly a playground or a pedestrian zone.

Kinder im Straßen- verkehr

Sonderdruck

Kind
und Verkehr



Geschnallt?!
www.dvr.de

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Eigene Erfahrungen machen – aber sicher!

Wenn ich mit meiner zweieinhalbjährigen Tochter im Straßenverkehr unterwegs bin, habe ich immer ein leicht mulmiges Gefühl. Nicht direkt Angst, aber Sorge, dass ihr etwas passieren könnte. Egal ob zu Fuß, auf dem Laufrad, mit dem Fahrradanhänger oder im Auto. Doch diese permanente Sorge, die Eltern meist haben, sollte uns nicht lähmen. Und schon gar nicht sollte sie uns daran hindern, den Kindern eigene Erfahrungen im Straßenverkehr zu ermöglichen. Klar, ein Eltern-taxi in Schule oder Kindergarten erscheint möglichst sicher für den eigenen Nachwuchs. Doch was ist mit den anderen Kindern, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen? Die aus der Schule rennen oder über den Parkplatz flitzen? Die bringen wir damit möglicherweise in Gefahr. Deshalb sollten wir hier ganz besonders sorgsam sein. Noch besser wäre es, den Straßenverkehr hautnah zu erleben, nicht nur hinter dem Autofenster. Verkehrserziehung sollte Teil des Alltags sein. Bei jedem Spaziergang können Eltern von Anfang an Dinge erklären. So versuche ich bereits jetzt, meiner Tochter einzuprägen, vor dem Überqueren der Straße mit dem Laufrad anzuhalten. Nach links, rechts und wieder links zu schauen – und dabei den Kopf mitzudrehen. Und ich versuche ein Vorbild zu sein. Natürlich gelingt das nicht immer, doch Kinder schauen

sich die meisten Verhaltensweisen direkt bei ihren Eltern ab. Aber: Anschnallen, bei Rot stehen bleiben, nicht am Steuer telefonieren und sich an die Regeln halten, ist das Mindeste, was man tun kann.

Der Straßenverkehr birgt viele Gefahren, die Kinder bis zu einem gewissen Alter nicht vorhersehen können. Anders als wir Erwachsenen. Deswegen müssen wir für die Jüngsten mitdenken, auch mal geduldig stehen bleiben und warten. Die Kompetenzen, deren Zusammenspiel für die Teilnahme am Straßenverkehr so wichtig ist, entwickeln sich erst im Laufe der Jahre. Dieses Wissen ist nicht nur für Menschen mit Kindern oder Enkeln essenziell. Jeder Verkehrsteilnehmer sollte sich darüber im Klaren sein, dass Kinder aufgrund ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung eben nicht so denken, handeln und reagieren können, wie man es erwarten würde. So können gefährliche Situationen und damit auch Unfälle vermieden werden. In diesem ARCD-Sonderdruck möchten wir dafür sensibilisieren und erklären, warum Kindern besondere Rücksicht im Straßenverkehr geschenkt werden sollte. Denn nur dann können Eltern mit weniger Bauchschmerzen ihren Nachwuchs eigene Erfahrungen machen lassen. Und so wachsen sichere Verkehrsteilnehmer heran.

Jessica Blank

Den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs müssen Kinder im wahrsten Sinne des Wortes erst einmal gewachsen sein. Nicht in jeder Altersklasse kann man das korrekte Verhalten und die richtige Wahrnehmung in mitunter gefährlichen Situationen erwarten. Wir erklären, was die Jüngsten wann überhaupt lernen und dann auch ausführen können.

Entwicklungsschritte der jungen Verkehrsteilnehmer

Wenn Kinder überfordert sind, halten sie sich gerne Augen oder Ohren zu, ganz nach dem Motto: „Wenn ich etwas nicht sehe oder höre, werde ich auch nicht wahrgenommen.“



Zusammenspiel von Kompetenzen

Von Jessica Blank



Ein kleines Mädchen steht am Straßenrand und hält sich die Augen zu. Es ist überfordert und denkt: „Wenn ich die Autofahrer nicht sehen kann, nehmen sie mich auch nicht wahr.“ Bis zu einem Alter von fünf Jahren ist dieses sogenannte magische Denken eine typische kindliche Denk- und Verhaltensweise. Wissenschaftler der Technischen Universität Dresden haben herausgefunden, dass für eine selbstständige Verkehrsteilnahme die Entwicklung von 39 Kompetenzen in sieben Funktionsbereichen nötig ist: Sehen, Hören, Aufmerksamkeit, Motorik, Kognition, sozial-emotionale Kompetenz und Selbstregulation sowie exekutive Funktionen. Doch nicht einzelne Kompetenzen sind entscheidend, um eine Handlung sicher auszuführen, sondern deren Zusammenspiel

Mit der Verkehrserziehung kann man nie früh genug beginnen. Bis Kinder alleine am Straßenverkehr teilnehmen können, dauert es allerdings Jahre.

und ihre Übertragung in Handlungsentscheidungen. „Was Kinder grundsätzlich können, ist die Kompetenz. Und wie sie dann vor Ort handeln, ist die Performanz“, erklärt Prof. Dr. Bernhard Schlag, Verkehrspsychologe an der TU Dresden.

Sensorik ausgereift

Besonders sensorische Funktionen wie Sehen und Hören sind bereits früh gut ausgeprägt. Dennoch fällt es kleinen Kindern schwer, die Wahrnehmung umzusetzen. „Sie haben eigentlich scharfe Sinne, aber können diese noch gar nicht richtig interpretieren“, sagt Prof. Schlag. Spätestens mit fünf Jahren gelingt es Kindern, Farben sowie Hell und Dunkel gut auseinanderzuhalten. So sehen sie, wenn eine Ampel von Grün auf Rot springt – und wissen, was das bedeutet. Fünf- oder Sechsjährige schaf-

Kinder lassen sich leicht ablenken, vor allem wenn sie in Gruppen unterwegs sind. Dann vergessen sie schnell das Geschehen um sich herum.

fen es teilweise noch nicht, zwischen einem stehenden oder fahrenden Fahrzeug zu unterscheiden. Entfernungen einzuschätzen, ist für sie bis neun Jahre schwierig. Erst dann entwickelt sich das Tiefenschärfesehen. Die Fähigkeit, Geschwindigkeiten zu beurteilen, ist selbst mit 14 Jahren noch nicht sicher ausgeprägt. Und die geringere Körpergröße macht es grundsätzlich nicht leicht, die Sicht doch

oft versperrt. Kinder hören auch anders als Erwachsene. Sie können aus vielen Geräuschen nicht die wichtigen herausfiltern. Sie hören nur, was sie gerade interessiert. Schüler mit sechs oder sieben Jahren erkennen nicht, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt. Insgesamt brauchen Kinder länger, um Sinneseindrücke zu verarbeiten als Erwachsene. Junge Verkehrsteilnehmer lassen sich schnell ablenken.



Piagets Vier-Stufen-Modell: Der Weg zum abstrakten Denken

- 1 Sensomotorische Stufe** (0 bis 2 Jahre): In den ersten beiden Lebensjahren wird die Basis der kognitiven Entwicklung gebildet, von „Denken“ kann noch nicht die Rede sein. Babys und Kleinkinder lernen, Bewegung und Wahrnehmung aufeinander abzustimmen.
- 2 Voroperationale Stufe** (2 bis 6-7 Jahre): Kinder entwickeln Vorstellungen von Dingen und ahmen sie nach. Sie können aber konkrete Anschauungen nicht in einen anderen Kontext übertragen. Kinder denken egozentrisch. Es ist ihnen nicht möglich, fremde Perspektiven einzunehmen, und sie reagieren stark auf äußerliche Reize.
- 3 Konkret-operationale Stufe** (7 bis 12 Jahre): Das Denken ist nicht mehr ausschließlich an Anschauungen gebunden, die Kinder denken weniger eingleisig und durchschauen Zusammenhänge. Die Vorstellungskraft nimmt zu. Zeiträume können Schüler noch nicht so gut einschätzen, Entfernungen in einer bekannten Umgebung schon. Sie versetzen sich nun in andere Menschen hinein.
- 4 Formal-operationale Stufe** (ab 12 Jahre): In diesem Alter denken Kinder wie Erwachsene. Sie können logisch und abstrakt kombinieren und sich mit Dingen auseinandersetzen, die nichts mit ihren eigenen Lebensumständen zu tun haben.



Ablenkung ist auch in Form von Handy oder Musik nicht unüblich. Kleinere Kinder lassen sich oft durch Spielsituationen ablenken.

Zudem können sie nicht mehrere Dinge gleichzeitig wahrnehmen oder tun. Das erklärte schon einer der bekanntesten Entwicklungspsychologen des 20. Jahrhunderts, Jean Piaget, dessen Vier-Stufen-Modell (s. Kasten S. 5) gut auf den Straßenverkehr anwendbar ist. Bis zum Schulalter ist demnach eine selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr nicht denkbar, denn die Eingleisigkeit des Denkens und das egozentrische Weltbild machen es kleinen Kindern unmöglich, sich in andere hineinzuversetzen. Erst ab sieben Jahren entwickeln sie mehr Verständnis für Verkehrssituationen, können das Gelernte aber nur in bekannten Umgebungen umsetzen. Sie nehmen andere Perspektiven ein und sehen den Verkehr als sozialen Raum, in dem unter erschwerten Kommuni-

kationsbedingungen unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen. Erst ab zwölf Jahren schätzen Kinder komplexe Vorgänge besser ein, denken situativ und übertragen Regeln und Verhaltensweisen in neue Umgebungen. Bei den Exekutivfunktionen, die die sensorischen und motorischen Anlagen umsetzen sollen, sind besonders der Aufgabenwechsel oder das Multitasking eine große Herausforderung. „Es ist für Kinder durchaus schwierig, eine Tätigkeit bei Gefahr sofort zu unterbrechen“, erklärt Prof. Schlag. Kinder würden sich oft in einer attraktiven Spielsituation sehen. „Wenn das im Straßenverkehr stattfindet, so kollidiert das mit einem bewussten und regelrechten Verhalten.“ Wann ist es also sinnvoll, Kinder auf den Straßenver-

kehr vorzubereiten? „Eigentlich kann man nicht früh genug damit anfangen. Aber nicht mit Androhung von Strafe und Reglementierung, sondern das, was Kinder von sich aus machen wollen, sollte in Bahnen stattfinden, dass das auch sicher möglich ist“, erläutert Prof. Schlag. Gerade kleine Kinder würden sehr stark über das Vorbild lernen. „Modelllernen ist die Lernart, wodurch Neues am stärksten zu vermitteln ist.“

Ab welchem Alter ein Kind soweit ist, selbstständig am Verkehrsgeschehen teilzunehmen, lässt sich pauschal nicht sagen. Mit Erstklässlern sollten Eltern den Schulweg intensiv üben und sich letztlich von

„Es ist für Kinder schwierig, eine Tätigkeit bei Gefahr sofort zu unterbrechen.“

Prof. Dr. Bernhard Schlag,
Verkehrspsychologe,
TU Dresden

ihrem Kind führen lassen, um das Gelernte zu überprüfen. „Man muss schauen, dass die kognitiven Funktionen so ausgeprägt sind, dass die Kinder Gefahren voraussehen können“, meint der Verkehrspsychologe. Sechsjährige verfügen über ein akutes Gefahrenbewusstsein: Sie erkennen eine gefährliche Situation erst, wenn sie eingetreten ist. Zeit zum Handeln bleibt kaum. Erst mit acht Jahren bemerkt ein Kind eine Gefahr zunehmend im Vorfeld. Es kann sich die weitere Entwicklung der Situa-

tion vorstellen und das Geschehen beeinflussen. Bewusst so zu handeln, dass mögliche Gefahren gar nicht erst eintreten, gelingt Kindern mit neun oder zehn Jahren. Doch auch wenn Schüler ihre Wege sicher beherrschen, können sie durch äußere Reize und Einflüsse schnell abgelenkt werden. „Dann entsteht die Situation, dass, obwohl das Kind es im Grunde kann, dieses Können nicht mehr ausgespielt wird“, sagt Prof. Schlag.

Infrastruktur anpassen

Für den Verkehrspsychologen ist es aber auch wichtig, nicht nur bei den Kindern anzusetzen, sondern bei der Gestaltung der Straßen und Wege, bei der Geschwindigkeit, die in Städten und auf dem Schulweg erlaubt ist. „Infrastrukturelle Maßnahmen sind das A und O dafür, dass sich Kinder auch in nicht so hohem Alter sicher draußen bewegen können.“ Wenn es die Situation ermöglicht, können Erstklässler den Schulweg nach einiger Übungszeit alleine bewältigen. Seien aber gefährliche Überquerungen auf diesem Weg, werde es schwieriger, sagt Prof. Schlag. „Dann kann es sein, dass sie das auch mit sieben oder acht noch nicht können, obwohl das super geübt ist, und sie eigentlich die Kompetenzen besitzen. Aber die Umwelt stellt Anforderungen, die nicht zu 100 Prozent von den Kindern bewältigt werden können. Und das will man ja. Man will ja nicht, dass sie es zu 90 Prozent richtig machen, sondern bitte immer“, macht er deutlich. „Wir bestrafen im Straßenverkehr sozusagen durch die Infrastruktur und das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer ein geringes Fehlverhalten mit extremen Konsequenzen. Das darf nicht sein.“



Kleine Kinder lernen am besten über das Vorbild. Für die Überquerung auf einem Zebrastreifen müssen unzählige Kompetenzen zusammenspielen.

SCHNELLE HILFE IN JEDER SITUATION: WIR SIND DA, WENN SIE UNS BRAUCHEN

Pannen und Notfälle können jederzeit passieren. Als serviceorientierter Automobilclub sind wir zuverlässig für alle im Einsatz, die unterwegs sind: ob Starthilfe zu Hause in der Garage, Pannen- und Unfallhilfe oder auf Reisen. Unsere clubeigene Notrufzentrale ist rund um die Uhr für Sie besetzt und sorgt mit einem lückenlosen Pannenhilfenetzwerk dafür, dass Ihnen schnell und zuverlässig geholfen wird – in ganz Europa und darüber hinaus.
Jetzt Mitglied werden: www.arcd.de/mitgliedschaft

Fotos: stock.adobe.com/© Saklakovai/Ramona Heim/© davis85/© photophonie/© Sasenki



ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland e.V.
Oberntiefer Str. 20 | 91438 Bad Windsheim | www.arcd.de
willkommen@arcd.de | Beratungs-Hotline: 0 98 41/4 09 500

ARCD
Auto- und Reiseclub
Deutschland

Dass Kinder erst im Laufe der Jahre die wichtigsten Kompetenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr entwickeln, haben wir nun erläutert. Doch wie bringt man den Jüngsten das benötigte Wissen rund um den Verkehr zum richtigen Zeitpunkt bei? Klassische Wege der Verkehrserziehung haben dabei nicht ausgedient, doch moderne Ideen erweisen sich als kreative Ergänzungen – nicht nur in Pandemie-Zeiten.

Von Jessica Blank

Wenn Hund Wuschel vor dem Wochenende erklärt, warum man rechts und links schauen muss, bevor man die Straße überquert, oder dass es gar nicht geht, wenn Onkel Klaus am Steuer telefoniert, leuchtet das jedem ein. Auch Kindern. Für sie sind solche Videos wie die der Kreispolizeibehörde Unna ja auch gemacht. In der digitalen Welt von heute sind zwar klassische Wege der Verkehrserziehung immer noch wichtig und aktuell. Doch

Klassisch trifft **KREATIV**

Verkehrserziehung neu gedacht



genauso essenziell ist es, moderne Möglichkeiten zu nutzen. Und das von klein auf. Denn diese Wissensvermittlung beginnt bei Kindern bereits im Alter von zwei, drei Jahren. „Bewusste Verkehrserziehung ist es am Anfang nicht. Aber eine Auseinandersetzung mit dem Thema ist schon von klein auf da. Ich würde Verkehrserziehung als Teil des Alltags definieren“, erklärt Josef Weiß, Redakteur beim VMS-Verkehrswacht Medien & Service. So sollen Kinder nie an der Seite zum Fahrbahnrand gehen und bei Rot bleibt jeder stehen. „Das müssen Kinder von Beginn an lernen, die Eltern erklären immer wieder, warum“, sagt Weiß.

Drei Kompetenzen

Im Kindergartenalter ist es an der Zeit, drei Schlüsselkompetenzen zu fördern: Bewegen, Wahrnehmen und Verstärken. Dann sollten die Kleinen üben, ihre Bewegungen zu kontrollieren, die eigene Geschwindigkeit erfahren und die Reaktionsfähigkeit trainieren. Nur so sind sie in der Lage, aus dem Laufen zum Beispiel an einer Bordsteinkante zum

Stehen zu kommen. Bei der Wahrnehmung geht es darum, das, was man sieht und hört, zu verarbeiten. Aus welcher Richtung kommt ein Geräusch? Ist es wichtig oder nicht? Im Laufe der Zeit lernen Kinder Geschwindigkeiten, Entfernungen, Gefahren und die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer einzuschätzen. Gleichzeitig müssen sie sich verständigen und ihre eigenen Absichten mitteilen können. Dazu gehört auch das Wissen über Verständigungszeichen und -regeln.

„Ziel der Verkehrserziehung ist, die Kinder schrittweise in die Lage zu versetzen, dass eine eigenständige, sichere und situationsadäquate Verkehrsteilnahme möglich ist“, sagt Weiß. Die Deutsche Verkehrswacht ist seit jeher selbst, aber auch mit Materialien und Medien in den Kindergärten und Grundschulen vertreten, um die Verkehrserziehung zu unterstützen. Vor allem die Bewegungsförderung steht dabei im Mittelpunkt. Spielerisch können Kinder zum Beispiel mit der „Move-it-Box“ (s. Infokasten) motorisch für den Straßenverkehr geschult werden.

Neben der Verkehrswacht zeigt auch die Polizei bei der Verkehrserziehung bundesweit Präsenz in Kindergärten und Grundschulen. Die Kreispolizeibehörde Unna geht dabei besonders kreative Wege. Sie lässt nicht nur Hund Wuschel die Basics im Straßenverkehr in kurzen Filmen erklären, sie ist mit ihren Puppen auch vor Ort. Mit einem zum Puppentheater umgebauten Reisebus fahren die Verkehrssicherheitsberater zu Kita-Kindern und Erstklässlern.

„Ziel der Verkehrserziehung ist, die Kinder schrittweise in die Lage zu versetzen, dass eine eigenständige, sichere und situationsadäquate Verkehrsteilnahme möglich ist“, sagt Weiß. Die Deutsche Verkehrswacht ist seit jeher selbst, aber auch mit Materialien und Medien in den Kindergärten und Grundschulen vertreten, um die Verkehrserziehung zu unterstützen. Vor allem die Bewegungsförderung steht dabei im Mittelpunkt. Spielerisch können Kinder zum Beispiel mit der „Move-it-Box“ (s. Infokasten) motorisch für den Straßenverkehr geschult werden.

Polizeihauptkommissarin und Verkehrssicherheitsberaterin Christiane Ludwig fährt mit ihren Kollegen der Kreispolizeibehörde Unna mit dem Puppenbus in Kindergärten und Schulen.



Das Dialogbild Kind und Verkehr gibt es als Smartphone- und Webversion. Der Betrachter kann darin zahlreiche wichtige Informationen über Kinder im Straßenverkehr entdecken.

„Man glaubt gar nicht, wie stark Kinder reflektieren können. Wir setzen so eine Initiative, einen Akzent, das ist vielleicht in einigen Familien die Initialzündung, weil es dort nicht das Bewusstsein gibt, das so früh zu machen“, erklärt Stoltefuß.

Eltern als Vorbild

Bei allen Bemühungen in Kindergärten und Schulen: Die Hauptaufgabe liegt auch in der Verkehrserziehung bei den Eltern. „Man kann die zentrale Rolle, die die Eltern spielen in den ersten Jahren bis in die

Grundschule, gar nicht überschätzen“, macht Weiß deutlich. Deswegen sollten Eltern Ansprechpartner sein, im Straßenverkehr erklären, Fragen beantworten, aber auch selbst elementare Regeln befolgen – zum Beispiel Anschnallen im Auto. „Das, was man später von einem Verkehrsteilnehmer erwartet, der keinen Unfall hat, der heil durchs Leben kommt im Verkehr, das muss man als Eltern vorleben“, sagt Polizeihauptkommissar Stoltefuß. Immer wieder erlebt er bei der Radfahrausbildung, dass Kinder mit unsicheren Fahrrädern

losgerichtet werden. Dabei sollten Eltern dafür sorgen, dass das Kind mit einem „tipp-topp Fahrrad an den Start geht“. Deswegen ist Stoltefuß' Appell an die Eltern, die Verkehrserziehung, sei es im Kindergarten oder die Radfahrausbildung in der vierten Klasse, immer aktiv zu begleiten. „Eltern können super Verstärker sein. Wenn wir anfangen, sind das die positiven Verstärker, weil Kinder glauben ihren Eltern, die vertrauen ihren Eltern“, erklärt Stoltefuß. Hinzu kommt die Vorbildfunktion der wichtigsten Bezugs-

personen von Kindern. „Deswegen sollte das, was Eltern vormachen, immer das Optimum sein. Immer alles richtig zu machen, ist eine Wunschvorstellung“, sagt der Polizeihauptkommissar. Aber an die „Big Points“, wie Anschnallen im Auto, sollte man sich halten.

Wimmelbild erklärt

Für die Verkehrserziehung zu Hause geeignet ist auch die neue kreative Idee des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST): eine Art digitales

Wimmelbild zum Thema Kinder im Straßenverkehr (s. links). Dieses Kind-und-Verkehr-Bild basiert auf dem Konzept eines Dialogbildes, das ein komplexes Thema in verschiedenen Szenen in einem Bild darstellt. Solche Instrumente stammen aus der Unternehmenskommunikation. „Dialogbilder dienen häufig als Diskussionsgrundlage, die den Betrachter animieren soll, sich kreativ mit dem Thema auseinanderzusetzen“, erklärt Stefanie Kaup, Kommunikationswissenschaftlerin bei der BAST. Auch dieses Bild solle das Interesse des Betrachters wecken und durch den spielerischen Ansatz mögliche Hürden, sich über Verkehrssicherheit zu informieren, verringern. Fährt man mit dem Cursor über das Bild, öffnet sich bei den einzelnen Szenen die Thematik dahinter. Klickt man die Szene an, gelangt man auf eine zweite Ebene, auf der mehr Hintergrundinformationen, Filme oder Fotos zu finden sind. „Das Bild spricht die zentralen Themen und Inhalte des DVR-Zielgruppenprogramms Kind und Verkehr an und bietet damit einen guten Überblick über relevante Themen, die die Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr betreffen“, sagt Kaup. Diese reichen von der Entwicklung der Kinder und somit deren Fähigkeiten im Straßenverkehr bis zur Auswahl des richtigen Kindersitzes.

Digitale Präsenz

Nicht nur, aber auch in der Corona-Zeit, in der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort kaum möglich ist, sind solche digitalen Angebote hilfreich, um Eltern und Kinder zu erreichen. Aus ihrer Forschungsarbeit zur Influencerkampagne #wirgeben8 hat Stefanie Kaup Erkenntnisse gesammelt, „dass Eltern sich mehr Verkehrssicherheitsthemen in sozialen Netzwerken wünschen“. Eltern seien erfreut gewesen, wenn solche Themen kreativ aufbereitet werden. Potenzial sieht die Kommunikationswissenschaftlerin auch bei Virtual Reality: „Um mögliche Gefahrsituationen virtuell zu erle-

ben, kann man VR-Brillen bei Kindern ab zwölf Jahren einsetzen. So können Eltern direkt erleben, aus welcher Perspektive ihr Kind den Straßenverkehr wahrnimmt“, erklärt Kaup. Und das ist aufgrund von Größe und Sinnesentwicklung eine ganz andere als bei Erwachsenen. Zudem könnten Quiz-Apps wie „Kahoot“ laut Kaup ein gutes Mittel sein, um Wissen zu vermitteln. Diese könnten bei Grundschulern sowie in der Elternarbeit problemlos eingesetzt werden. „Quiz-Apps tragen dazu bei, dass man alle Kinder und Eltern in die Diskussion



Zeichen geben ist ein Teil der Verständigung mit anderen.

mit einbeziehen kann“, erklärt Kaup. Das ist auch bei Veranstaltungen möglich. „Insgesamt sieht man ein sehr starkes Interesse an digitalen Medien, das meiner Meinung nach auch für die Verkehrssicherheitsarbeit genutzt werden sollte.“

Deswegen gehen Institutionen wie DVR, Verkehrswacht und Polizei häufiger moderne Wege. „Wer sich neuen Ideen gegenüber verschließt, das ist nicht Stillstand, das ist Rückschritt“, verdeutlicht Polizeihauptkommissar Thomas Stoltefuß. Gerade in der Mobilität entwickle sich alles schnell: Es gibt neue Verkehrsmittel, neue Verkehrsarten kommen hinzu. „Da muss man sofort vor die Lage kommen, man muss mit der Zeit gehen“, sagt er. Dafür nutzt seine Dienststelle neue Technologien und alle Plattformen. „Öffentlichkeitsarbeit ist ein Riesenbaustein. Präventionsarbeit ist Öffentlichkeitsar-



gedreht, Podcasts gemacht und in den sozialen Medien verbreitet.

Die Verkehrswacht belieferte Schulen mit Material, das die Kinder auch im Homeschooling bearbeiten konnten. Für die verpasste Radfahrausbildung wurden spontan Ferienkurse eingerichtet, um etwas der verlorenen Zeit aufzuholen. Solche Angebote wird es vermutlich dieses Jahr wieder geben. Auch die Polizei hat den Schulen Angebote gemacht.

„Sich das am Bildschirm anzugucken, ist besser als nichts zu machen. Aber natürlich ist die Präsenz gerade in der Radfahrausbildung deutlich besser“, sagt Stoltefuß. Aber gar nichts zu machen, werde dem Anspruch nicht gerecht. „Es geht immerhin um Leben und Gesundheit. Das darf nicht einschlafen!“

Um den Schulweg selbstständig absolvieren zu können, müssen vorher alle nötigen Kompetenzen vermittelt und erlernt werden.

beit, das soll ruhig jeder mitbekommen.“

Material für zu Hause

Doch wie bekommt es jeder mit, wenn Schulen und Kitas geschlossen sind? Genau. Internet. In Unna haben die Mitarbeiter der Abteilung Verkehrsunfallprävention während der Lockdowns Videos

Weitere Infos:

- Videos der Kreispolizeibehörde Unna: www.facebook.com/polizei.nrw.un
- Mehr Videos für Kinder und Eltern unter www.youtube.com/polizeinrwkids
- Wimmelbild Kind und Verkehr: www.dvr.de/kind-und-verkehr-infobild
- Broschüre „Kinder zu Fuß im Straßenverkehr“ digital heruntergeladen unter <https://deutsche-verkehrswacht.de>
- Medien und Material zur Verkehrserziehung unter www.verkehrswacht-medien-service.de



Die Teilnahme am Straßenverkehr beginnt schon sehr früh. Verkehrserziehung ist deshalb Teil des Alltags.

Bei der Radfahrausbildung ist die Präsenz von Polizei oder Verkehrswacht kaum zu ersetzen.



Fotos: DVR, Kreispolizeibehörde Unna, stock.adobe.com/© contrastwerkstatt/© flucas/© sabine hürdler/© Stephan Franz Ferdinand Dinges/© Halmiska

Prävention statt Unfall

Wie kritische Situationen vermieden werden könnten

Typische Unfallsituationen mit Beteiligung von Kindern gibt es im Straßenverkehr viele. Die DEKRA hat in ihrem Verkehrssicherheitsreport 2019 acht reale Vorgänge genauer aufgearbeitet. Wir haben uns diese zur Vorlage genommen und ähnliche Szenarien erstellt. Die abschließende Bewertung der genauen Unfallursache obliegt nach ausführlichen Ermittlungen einem Gericht. Wie man diese kritischen Situationen zukünftig vermeiden könnte, erläutert Polizeihauptkommissarin Christiane Ludwig. Sie arbeitet bei der Kreispolizeibehörde Unna als Verkehrssicherheitsberaterin in der Dienststelle Verkehrsunfallprävention/Opferschutz der Direktion Verkehr.



Von Jessica Blank

Mit Präventionsarbeit könnten viele typische Unfallsituationen mit Kindern vermieden werden.

1. Sichtbehinderung beim Abbiegen

Ein Lkw nähert sich einer kreuzenden, größeren Vorfahrtstraße und möchte nach links abbiegen. Kurz vor der Einmündung verdeckt ein Baum die Sicht auf den Gehweg, der entlang der Vorfahrtstraße verläuft. Dadurch übersieht der Lkw-Fahrer ein Kind, das auf seinem Fahrrad von links kommend auf dem Gehweg unterwegs ist. Beim Abbiegevorgang kommt es zu einer Kollision, bei der das Kind schwer verletzt wird.



Christiane Ludwig: „Um derartige Verkehrsunfälle zu vermeiden, ist es sinnvoll, Lkw-Fahrer durch Gespräche bei Verkehrskontrollen aufzuklären und sie für die Vermeidung zukünftiger, komplexer Verkehrssituationen zu sensibilisieren.“

Wir bitten auch immer wieder die Bevölkerung, Sichtbehinderungen durch Hecken, Bäume oder Sträucher bei der Polizei oder der zuständigen Kommune zu melden. Sobald keine optimalen Voraussetzungen im Straßenverkehr vorliegen (hier die Sichtbehinderung durch den Baum), habe ich meine Fahrweise durch geringe Geschwindigkeit und mehr Wartezeit anzupassen.

Die Radfahrausbildung in der Schule und durch die Polizei ist hier ein gutes Mittel, um die Kinder auf solche Verkehrssituationen vorzubereiten. Sie müssen wissen, dass sie aus verschiedenen Gründen (Sichtbehinderung, Körpergröße, Toter Winkel) übersehen werden können. Übungen, auch zusammen mit den Eltern, können hier Sicherheit bringen. Die Polizei ist täglich bemüht, alle Gefahren und baulichen Mängel im Verkehrsraum zu erkennen und die Beseitigung von Gefahrenstellen bei den zuständigen Behörden anzuregen.“

2. Überhöhte Geschwindigkeit

Der Schulbus steht mit eingeschaltetem Warnblinklicht an einer Bushaltestelle. Vor dem Bus überquert ein Schüler plötzlich die Fahrbahn. Ein herannahender Pkw, der den Schulbus mit etwa 50 km/h überholt, kann nicht mehr rechtzeitig bremsen oder ausweichen. Das Auto erfasst das Kind, es erleidet schwere Verletzungen.



„Es gerät leider oft in Vergessenheit, dass an einem Schulbus mit eingeschaltetem Warnblinklicht nur mit Schrittgeschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht vorbeigefahren werden darf. Das gilt auch für den entgegenkommenden Verkehr. Eine gezielte Verkehrskontrolle sowie Gespräche mit den Verkehrsteilnehmern sind hier das Mittel der Wahl. Wiederkehrende Berichte, die dieses Thema aufgreifen, erscheinen mehrmals im Jahr auf den unterschiedlichen Plattformen, die die Polizei unterhält. Innerhalb der Verkehrserziehung in der Grundschule wird das Verhalten mit den Kindern an der Bushaltestelle besprochen: Es wird erst die Straße überquert, wenn der Bus seine Fahrt fortgesetzt hat!“

3. Ungesicherte Babyschale

Eine Pkw-Fahrerin missachtet an einer Einmündung die Vorfahrt eines Autos, das sich von links nähert. Die beiden Autos kollidieren. Auf dem Beifahrersitz des blauen Pkw befindet sich ein Baby in einer Babyschale, die zwar entgegen der Fahrtrichtung steht, aber nicht durch einen Sicherheitsgurt befestigt ist. Auch das Baby ist nicht ordnungsgemäß mit den Gurten des Kindersitzes gesichert. Der Säugling wird aus der Babyschale geschleudert und erleidet schwere Kopfverletzungen.



„Neben verstärkten Verkehrskontrollen, bevorzugt vor Schulen und Kindergärten, werden die Eltern bereits bei Veranstaltungen der Polizei über die verschiedenen Kindersitze sowie deren Befestigungsarten informiert. Wir arbeiten in diesem Bereich auch mit anderen Trägern zusammen, wie unter anderem dem DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat). Lehrvideos und Flyer sollen die sichere und richtige Handhabung mit dem Kindersitz noch unterstützen. Es ist immer besser, einen Kindersitz im Fachhandel zu kaufen und sich die Handhabung durch geschultes Personal zeigen zu lassen. Auch das sorgfältige Lesen der Bedienungsanleitung bei der Montage mit anschließender Sicherung des Kindes ist sehr wichtig und bedarf Übung. Auch darf nicht jeder Kindersitz auf dem Beifahrersitz montiert werden. Bedienungsanleitung von Kindersitz und Auto beachten!“

4. Toter Winkel

Ein Busfahrer möchte von einer Vorfahrtstraße nach rechts abbiegen. Dabei übersieht er ein Kind, das mit seinem Fahrrad auf dem Gehweg entlang der Vorfahrtstraße fährt und vor dem Überqueren der kreuzenden Straße nicht abbremst. Zum Zeitpunkt der Kollision befindet sich der Radfahrer im Toten Winkel des Busfahrers und wird schwer verletzt.



„Bereits in der Grundschule führen wir Veranstaltungen durch, bei denen die Kinder sich in einen Lkw setzen und zu staunen anfangen, wenn ihre Schulklasse, die direkt vor oder neben dem Lkw steht, nicht mehr zu sehen ist. An diesen und anderen praktischen Beispielen zeigen wir den Kindern, wie gefährlich es sein kann, wenn sie sich neben einem Lkw oder Bus befinden. Auch spezielle Aufkleber an Lkw und Bussen, die auf den Toten Winkel hinweisen, können zur Vermeidung solcher Unfälle beitragen. Seit 2020 müssen Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen beim Abbiegen innerorts Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn mit Querverkehr durch Radfahrer oder Fußgänger zu rechnen ist. Durch Verkehrskontrollen mit anschließenden Aufklärungsgesprächen werden die Fahrer darauf hingewiesen. Unterstützend wird das Thema durch mediale Veröffentlichungen publik gemacht.“

5. Fehler beim Abbiegen

Ein Pkw-Fahrer, der sich auf einer Vorfahrtstraße befindet, möchte nach rechts abbiegen. Auf dem Gehweg entlang der Vorfahrtstraße nähert sich von links eine Kindergartengruppe, die die abzweigende Straße gerade überqueren möchte. Der Autofahrer hält an und wartet, bis die hinten gehende Erzieherin die andere Straßenseite erreicht hat. Er fährt an und biegt ab. Dabei übersieht er ein zweijähriges Kind, das sich aus Sicht des Autofahrers hinter der Erzieherin befunden hat, und erfasst es beim Abbiegevorgang. Das Kleinkind stirbt an seinen schweren Verletzungen.



6. Kind missachtet Vorfahrtsregeln

Ein Autofahrer ist auf einer Vorfahrtstraße unterwegs, an der seitlich Fahrzeuge parken. Von rechts kommt ein schnell fahrendes Kind auf seinem Fahrrad aus einer Einmündung und überquert die Vorfahrtstraße, ohne auf andere Verkehrsteilnehmer zu achten. Aufgrund der Sichtbehinderungen sieht der Pkw-Fahrer den Radfahrer zu spät. Bei der Kollision wird das Kind schwer verletzt.



„Bei Sichtbehinderungen durch Fahrzeuge ist immer eine defensive Fahrweise zu empfehlen, vor allem in Wohngebieten. Fahrzeugführer sollten hier ihre Geschwindigkeit anpassen, um solchen Situationen schneller begegnen zu können. Gerade bei Kindern im Straßenverkehr ist Vorsicht geboten, da sie die Tragweite ihres Handelns aufgrund ihrer Entwicklung noch nicht richtig einschätzen können. In der Radfahrausbildung werden die Kinder auf die Gefahren des Straßenverkehrs vorbereitet. In diesem Fall sollte allerdings noch ein Gespräch mit den Eltern und dem Kind durch die Polizei erfolgen. Fahrwege des Kindes müssen eingeübt werden und gefährlichere Stellen angesprochen oder vielleicht sogar durch andere Wege ganz vermieden werden.“

7. Schlecht beleuchtetes Fahrrad

Ein neunjähriges Kind will bei Dunkelheit die Fahrbahn einer Bundesstraße überqueren. Es fährt, ohne zu bremsen, aus der Ausfahrt seines Wohnhauses auf die Fahrbahn. Das Fahrrad ist nicht mit einer Beleuchtung nach Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) ausgestattet, zudem ist das Kind dunkel gekleidet. Ein von links kommender Pkw-Fahrer erkennt den Radfahrer aufgrund der fehlenden Beleuchtung und sichtbehindernder Bäume am Straßenrand zu spät, es kommt zu einer für das Kind schwerwiegenden Kollision.



„Jedes Jahr, zu Beginn der dunklen Jahreszeit, macht die Polizei darauf aufmerksam, dass helle und reflektierende Kleidung sowie Beleuchtung am Fahrrad schwere Verkehrsunfälle durch bessere Sichtbarkeit verhindern können. Hier müssen die Eltern sensibilisiert werden, zukünftig auf die Verkehrssicherheit des Fahrrades und das Tragen heller, reflektierender Kleidung zu achten. Auch eine elterliche Begleitung bei Dunkelheit ist an einer Bundesstraße sinnvoll. Ein Ortstermin mit der zuständigen Behörde zur Beseitigung der Sichtbehinderungen (Rückschnitt der Bäume) wäre eine Möglichkeit, in Zukunft derartige Verkehrsunfälle zu vermeiden.“

Foto/Grafik: stock.adobe.com/LeslieAnn, ARCD

8. Altersbedingter Fehler

Drei Kinder wollen ihre Fahrräder über eine Kreisstraße schieben, um auf den Radweg auf der anderen Straßenseite zu gelangen. Die Straße ist von Bäumen begrenzt, durch die Hell-Dunkel-Unterschiede ist die Sicht erschwert. Nachdem zwei Kinder die Fahrbahn bereits überquert haben, folgt ein Fünfjähriger. Dieser erkennt einen von rechts kommenden Pkw erst, als er selbst bereits mitten auf der Fahrbahn ist. Das Kind möchte zurückschieben, schafft es aber nicht und wird von dem Auto tödlich verletzt.



„Unsere Präventionsarbeit beginnt bereits im Kindergarten und wird mit der Radfahrausbildung in der Grundschule fortgeführt. Die Eltern werden im Rahmen einer Informationsveranstaltung auf die Entwicklungsstufen von Kindergarten- bis Schulkindern hingewiesen. Ein fünfjähriges Kind ist noch nicht in der Lage, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen, und sollte daher an viel befahrenen Straßen immer durch einen Erwachsenen begleitet werden. Die Sicht des Pkw-Fahrers wird hier durch die Lichtverhältnisse erschwert. Er sollte hier die Geschwindigkeit reduzieren, um besser reagieren und so schwerere Unfallfolgen vermeiden zu können.“

Weltweit sind Kinder im Straßenverkehr eine gefährdete Gruppe – das zeigen auch die Statistiken. Zwar werden die meisten unter 15-Jährigen in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen bei Unfällen getötet, doch auch hierzulande gibt es noch viel Handlungsbedarf, um die Teilnahme am Straßenverkehr für die Jüngsten sicherer zu machen.

Mehr Schutz für die Jüngsten

Von Jessica Blank



Hinter Sichthindernissen auf die Straße zu treten, war laut Statistik 2019 der zweithäufigste Fehler, den Kinder beim Überschreiten der Fahrbahn machten.

Reflektoren am Schulranzen, Gehweg, Zebrastreifen, Schülerlotsen – Plastiktüte, Randstreifen eines vierspurigen Highways, keinerlei Überquerungshilfen. So unterschiedlich gehen Kinder in verschiedenen Teilen der Welt zur Schule. Und das spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wider. Laut Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME) der University of Washington

in Seattle kommen 85 Prozent der bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder unter 15 Jahren aus Staaten mit niedrigem oder mittlerem Einkommen. In Asien und Afrika sei das Problem am gravierendsten. Die neuesten Zahlen für alle Länder stammen aus dem Jahr 2017: Damals wurden laut IHME 112 000 Verkehrsteilnehmer unter 15 Jahren weltweit getötet. Zudem hat das Institut

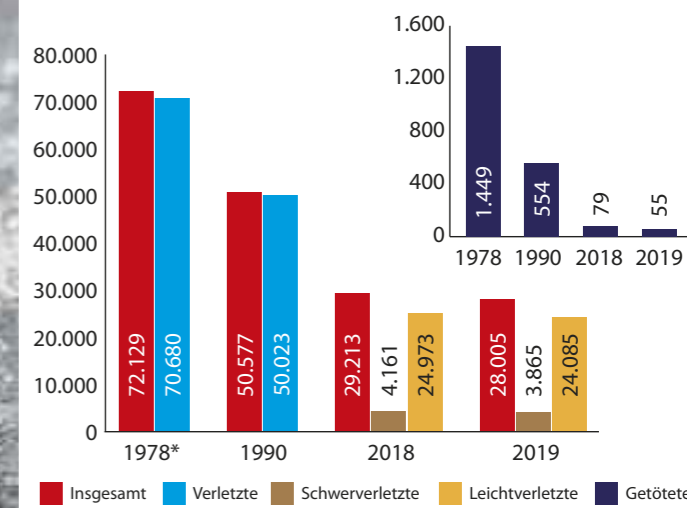
festgestellt, dass auf jedes getötete Kind weitere vier mit dauerhaften Behinderungen und zehn schwer verletzte Kinder kommen. Global betrachtet waren Verkehrsunfälle 2017 die häufigste Todesursache der 5- bis 14-Jährigen, gefolgt von Typhus und Malaria. In der EU machten sie in dieser Altersgruppe 12,7 Prozent aller Todesfälle aus.

So unterschiedlich die Verhältnisse in den Ländern sein mögen, die Gründe für das erhöhte Risiko von Kindern im Straßenverkehr sind überall ähnlich. Den jungen Verkehrsteilnehmern fehlt es an Erfahrung, sie können Risiko und Geschwindigkeit nicht richtig einschätzen, sind manchmal unachtsam und werden aufgrund ihrer Körpergröße schlechter wahrgenommen. Hinzu kommen zu hohe Geschwindigkeit, Ablenkung und fehlende Rücksichtnahme der anderen. Länderspezifische Besonderheiten zum Beispiel beim Schulweg verschlimmern die ohnehin schon prekäre Ausgangslage. „Allein ob ein Gehweg da ist oder nicht, macht schon einen riesigen Unterschied. Ob das Kind eine Warnweste anhat oder Reflektoren am Rucksack hat und damit besser sichtbar ist, oder

ob es mit der Plastiktüte in der Dunkelheit loslaufen muss, um den langen Schulweg zu absolvieren“, sagt Markus Egelhaaf, Leiter der DEKRA-Unfallforschung. Im Verkehrssicherheitsreport 2019 hat die DEKRA das Thema Kinder im Straßenverkehr weltweit in den Fokus genommen. „Man kann es nicht global sehen, man muss da wirklich in jedes einzelne Land reingehen, aber letztendlich spielt es eine enorme Rolle, welchen Status die Sicherheit des Kindes in dem jeweiligen Land hat und wie viel ein Leben dort wert ist“, erklärt Egelhaaf. Doch nicht nur weltweit gesehen gibt es Unterschiede, auch in Europa klaffen große Lücken in diesem Bereich. So weisen

Unter 15-Jährige sind als Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet

Verunglückte Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland



* Zahlen für Gesamtdeutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt

Schweden, Norwegen und Großbritannien die niedrigsten Todeszahlen im Straßenverkehr auf mit um 0,4 pro 100 000 Personen dieser Altersgruppe (Mittelwert aus 2011 bis 2016). Aber höheres Einkommen bedeutet nicht zwangsläufig höhere Verkehrssicherheit. Ungarn und Dänemark haben Werte um 0,8 bei einem jährlichen Durchschnittseinkommen pro Kopf von 13 260 beziehungsweise 61 680 Euro.

Vorbild Schweden

Schweden ist bei der Verkehrssicherheit ein Vorreiter in Europa. So richtete das Land Mitte der 1960er-Jahre seine Strategie für Kinder neu aus und konnte die Zahl der

Getöteten bis 17 Jahre von 200 auf durchschnittlich 15 Kinder pro Jahr senken. Schweden hat die Vision Zero – das Ziel keine Verkehrstoten mehr zu haben – zur Regierungssache erklärt, „was infrastrukturseitig sicher positive Auswirkungen hat“, meint Egelhaaf. Denn es sei auch eine Frage des Geldes, wie viel in die Infrastruktur gesteckt werde, um Unfälle zu vermeiden. „Da haben die skandinavischen Länder und Großbritannien uns sicher ein bisschen was voraus“, sagt der Unfallforscher. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC), dem der ARCD als einziger deutscher Automobilclub angehört, berichtet in seinem PIN Flash Report 2018 über 8100 bei Verkehrsunfällen

getötete Kinder in den Jahren 2006 bis 2016. Die Daten von 27 EU-Staaten sind darin eingeflossen. Dabei war die Todesrate in Rumänien siebenmal höher als in Schweden, Norwegen und im UK. EU-weit passieren die meisten tödlichen Unfälle bei Kindern zwischen 10 und 13 Jahren, die vor allem auf dem Schulweg öfter ohne Erwachsene unterwegs sind. Ein großes Problem zeigt sich aber auch durch das Elterntaxi. Nicht nur das Verkehrsaufkommen steigt dadurch im Bereich von Schulen und Kindergärten, „Kinder werden total überwacht, jede Selbstständigkeit wird ihnen genommen, weil man das Kind ins Auto setzt und überall hinfährt“, sagt Egelhaaf. Dadurch

verliere das Kind die Möglichkeit, Erfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln.

Fehlerhafte Sicherung

Auch fehlende oder falsche Kindersicherung im Auto ist ein Risikofaktor in der EU. „Laut der Weltgesundheitsorganisation reduzieren ordnungsgemäß angebrachte und verwendete Rückhaltesysteme für Kinder die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls um bis zu 80 Prozent“, schreibt Antonio Avenoso, Executive Director des ETSC, in genanntem DEKRA-Report. Seitens der Eltern sei viel Verantwortung gefragt, um das Kind richtig anzuschallen, auch wenn es nur die absolute Kurzstrecke sei, macht Egelhaaf deutlich.

Die Unfallzahlen haben sich über die vergangenen Jahrzehnte sehr verbessert. Die Unterscheidung zwischen Schwer- und Leichtverletzten wird in der Statistik erst seit 1991 gemacht.



Fortbewegungsmittel für Schulkinder wie Cityroller bringen Herausforderungen mit sich.

Eine korrekte Sicherung im Auto kann Unfallfolgen minimieren.

Schaut man direkt auf Deutschland, liefert das Statistische Bundesamt neuere Unfallzahlen aus dem Jahr 2019. 28 005 unter 15-Jährige verunglückten im Straßenverkehr, 55 davon tödlich – 24 weniger als 2018. Drastischer sah die Statistik 1978 aus, als sie erstmals für Gesamtdeutschland vorlag: 72 129 Kinder kamen zu Schaden, 1449 wurden getötet – das sind 26-mal mehr als 2019 (s. Grafik S.17). Viel Aufklärungsarbeit hat zu diesem positiven Trend beigetragen. „Die Wahrnehmung des Kindes im Straßenverkehr ist verändert worden durch sehr viele Maßnahmen, die wohl wirklich effektiv waren“, erklärt Egelhaaf. Dazu gehören auch die zunehmende Fahrzeugsicherheit. „Die Fahrzeugfrontstruk-

tur ist immer mehr umdesignt worden, hier gibt es mehr Assistenzsysteme wie Notbremsassistent und Co., die zur Unfallvermeidung oder Unfallfolgenverhinderung beitragen können.“

Zehn Strategien

Auch die globalen Todeszahlen haben sich laut IHME seit 1990 um die Hälfte reduziert. Dabei förderlich waren sicherlich die zehn Strategien für die Verkehrssicherheit von Kindern, die die Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 2010 bis 2020 ausrief. „Es gibt einige Strategien, die auch in

schwindigkeit realistisch einzuschätzen. Sollte es zu einem Unfall kommen, sind auch die Folgen geringer. Andere Punkte der WHO wie Sichtbarkeit, Fahrzeugstruktur oder spezielle Notfallversorgung für Kinder wurden hierzulande schon weitgehend verwirklicht. Ausbaufähig ist noch der Aspekt der korrekten Kindersicherung in Fahrzeugen oder die Nutzung eines Fahrradhelms. Laut ETSC reduziert ein Fahrradhelm das Risiko schwerer Kopfverletzungen um mehr als 65 Prozent. Dennoch gibt es in Deutschland für Kinder keine Helmpflicht, in anderen

nimmierung für junge Fahrer – in manchen Ländern ist der erste Führerschein schon mit 14 Jahren möglich – und Überwachung von Kindern im Straßenverkehr.

Jetzt ist es an den Staaten, die Strategien weiterzuführen, wo es nötig ist. „Der große Vorteil dieser Strategien ist, dass die nationalen Gremien etwas haben, worauf sie sich beziehen können“, erklärt Egelhaaf. Deshalb seien sie genauso wichtig wie vor zehn Jahren und der Westen habe den Auftrag, auf dieser Basis die Regionen mit mittlerem und niedrigem Einkommen zu unterstützen.



Internationale Arbeit

Die Unfallforschung beschäftigt sich ebenfalls damit, was man von anderen Staaten lernen kann und welche Maßnahmen weitergegeben werden könnten. „Vor 20 Jahren hat man sehr national gearbeitet, da ist man jetzt deutlich internationaler unterwegs“, sagt Egelhaaf. In diesem Sinne könnten sich alle Länder die Worte von Prof. Anders Lie vom Schwedischen Zentralamt für Verkehrswesen, Trafikverket, im DEKRA-Verkehrssicherheitsreport zu Herzen nehmen: „Nun sind wir alle gefragt, unsere Verantwortung wahrzunehmen und dazu beizutragen, dass unsere Straßen und Wege noch sicherer werden, damit Eltern keine Angst mehr haben, wenn sich ihre Kinder auf ihnen bewegen. Heute ist das Wissen der Schlüssel zur Entstehung einer sicheren urbanen Mobilität.“

Deutschland noch weiterverfolgt werden müssen und können. Von daher sind diese zehn Strategien sicher nicht die wesentlichen Punkte, die jetzt nach zehn Jahren abgelaufen sind, sondern die weiterhin Bedeutung haben“, sagt Egelhaaf. Gerade beim Thema Geschwindigkeit sieht er noch Potenzial. Je langsamer ein Auto fährt, umso mehr hat ein Kind die Möglichkeit, die Ge-

europäischen Ländern schon. Auch das Thema Straßeninfrastruktur ist bei uns weiter aktuell. „Hier wird sehr viel noch umgesetzt, was nicht unbedingt kinderfreundlich ist, wo Kinder nicht so beachtet werden, wie es vielleicht sinnvoll wäre“, meint Egelhaaf. Weitere Punkte der WHO sind Alkohol am Steuer zu reduzieren durch Alkoholsperre zum Beispiel in Schulbussen, Risikomi-

In afrikanischen Ländern müssen Kinder oft am Rande des Highways zur Schule gehen – und sind so großer Gefahr ausgesetzt.



Helme auf Kleinkrafträdern sind in Asien nicht immer üblich, tragen aber sehr zur Verkehrssicherheit bei.

www.arcd.de/kinder-unterwegs



Die Verwendung Ihres Handys während der Fahrt kann zu einer Tragödie führen. Tun Sie's nicht.

Fotos: ARCD, stock.adobe.com/© Christopher Rohde/© Irina Schmidt/© milkovasa/© Nieuwenkamp/© Photographee.eu/© sabine händler

**UNTERWEGS, AUF REISEN
ODER ZU HAUSE.
WIR SIND DA, WO SIE SIND.**

ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland e. V.

Postfach 4 40
91427 Bad Windsheim
willkommen@arcd.de
www.arcd.de



Folgen Sie uns auf www.facebook.de/arcd.de

ARCD Service-Hotline: 0 98 41 / 4 09 500

Weitere Informationen rund um das
Thema Kinder im Straßenverkehr:



www.arcd.de/kinder-unterwegs