

Nicola Neumann-Opitz

2.1 Kinderunfälle in Deutschland laut amtlicher Unfallstatistik

Wird in der amtlichen Unfallstatistik von „Kinderverkehrsunfällen“ gesprochen, so betrifft es die Verkehrsunfälle der Altersgruppe der Personen unter 15 Jahren. Darüber hinaus sind in der amtlichen Unfallstatistik nur solche Unfälle als Verkehrsunfälle geführt, die polizeilich aufgenommen wurden. Unfälle beispielsweise, die sich zwar im Straßenverkehr ereignen, zu denen aber keine Polizei hinzugezogen wurde, tauchen in der amtlichen Unfallstatistik nicht auf. Vor allem bei Unfällen mit dem Fahrrad ist von einer Dunkelziffer auszugehen, besonders bei Alleinunfällen und leichteren Unfällen (vgl. Hautzinger et al. 1993; Holte 2010). Auch die Unfallzahlen des Verbandes der Unfallkassen, der die Unfälle von Kindern und Jugendlichen in Kindergärten, Schulen und Berufskollegs entschädigt, deuten auf eine hohe Dunkelziffer in der amtlichen Unfallstatistik, da hier die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Kinder höher ist als in der amtlichen Unfallstatistik. Dennoch zeigt jede Statistik für sich über die Jahre Entwicklungen und Trends auf.

Laut amtlicher Unfallstatistik verunglückten¹ in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2012 387.978 Personen im Straßenverkehr, davon 29.321 Kinder. Der

¹ Verunglückte im Straßenverkehr: Personen (auch Mitfahrer), die bei Unfällen im Straßenverkehr verletzt oder getötet werden.

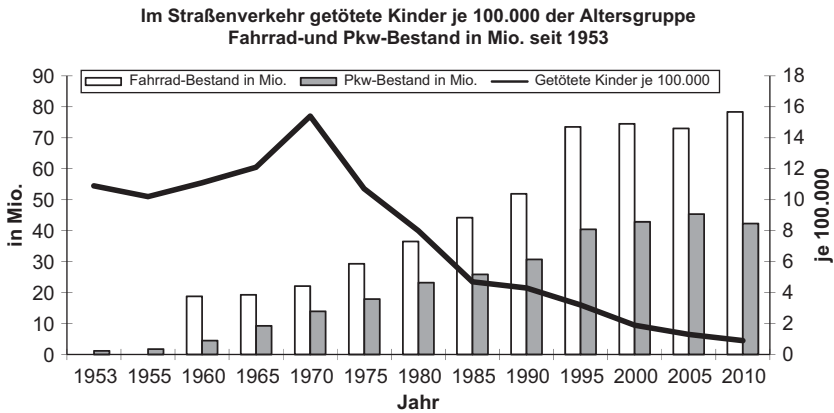


Abb. 2.1 Im Straßenverkehr getötete Kinder/100.000 der Altersgruppe und Pkw- und Fahrradbestand im Zeitverlauf. ©

Anteil der Kinder unter 15 Jahren bei Verkehrsunfällen betrug damit 7,6%, ihr Bevölkerungsanteil lag bei 13,3%. Auf den Bevölkerungsanteil der Altersgruppe bezogen verunglückten im Jahr 2012 269 Kinder unter 15 Jahren je 100.000 Einwohner.

Die Darstellung der Verunglücktenzahlen im zeitlichen Verlauf seit 1953 pro 100.000 der Altersgruppe verdeutlicht die Veränderungen in den vergangenen 50 Jahren (Abb. 2.1). Während ab 1953 die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder je 100.000 zunächst stetig zunahm und 1970 einen Höhepunkt erreichte, kann seither eine positive Entwicklung beobachtet werden. Zwischen 1970 und 1985 wurde die Anzahl der getöteten Kinder zunächst rapide um rund 75% reduziert und sank im weiteren Verlauf nochmals kontinuierlich – jedoch nicht mehr in den Größenordnungen der Vorjahre. Die absoluten Unfallzahlen verdeutlichen, von welchen Größenordnungen hier gesprochen wird: 1953 wurden 1147 Kinder im Straßenverkehr getötet, bis 1970 verdoppelte sich diese Zahl nahezu auf 2167. Im Jahr 2012 starben 73 Kinder im Straßenverkehr, das sind 97% weniger als 1970. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Motorisierung seit 1953 deutlich zugenommen hat. Der Bestand an Pkw betrug 1953 gerade einmal 1,2 Mio. In 2010 waren es 41,7 Mio. Auch der Bestand an Fahrrädern hat sich vervielfacht (vgl. Abb. 2.1).

Abbildung 2.2 verdeutlicht die Struktur der Unfälle bei verunglückten Kindern je 100.000 der Altersgruppe nach der Art der Verkehrsteilnahme in den letzten zwanzig Jahren. Danach ist bei den Fußgängerunfällen von Kindern in dieser Zeit ein kontinuierlicher Rückgang feststellbar; insgesamt weisen die Fußgänger eine

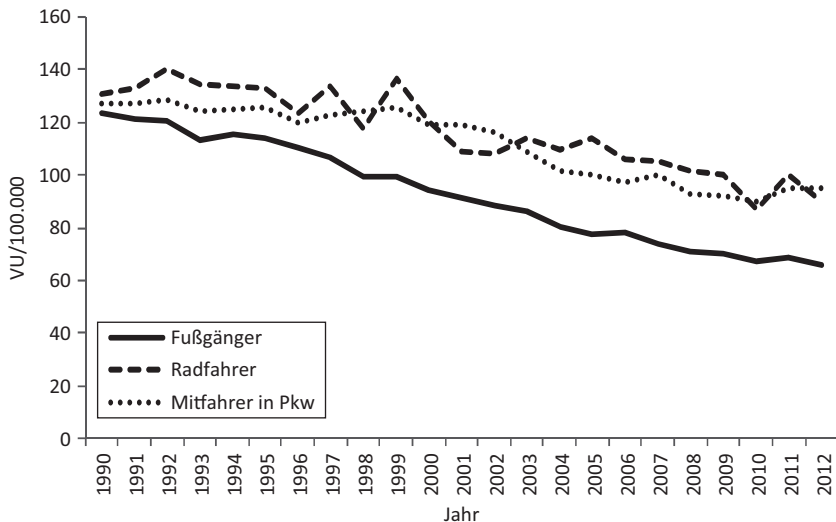


Abb. 2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder/100.000 nach Art der Verkehrsteilnahme im Zeitverlauf. ©

geringere Unfallbelastung als die Mitfahrer in Pkw oder die Radfahrer auf. Die Entwicklung bei den Verkehrsunfällen der Radfahrer war in den letzten Jahren uneinheitlich, tendenziell sinken die Unfallzahlen. Die Anzahl der Kinder, die als Pkw-Mitfahrer verunglückten, zeigt in den letzten Jahren einen gleichbleibenden Trend, wobei 2010 erstmals seit 2002 wieder mehr Kinder in Pkw als Mitfahrer getötet wurden als bei der Verkehrsteilnahme als Radfahrer.

Wie die aktuellen Daten aus dem Jahr 2012 zeigen, steigt die Gefährdung mit dem Alter der Kinder je nach Art der Verkehrsteilnahme in unterschiedlichem Maße (vgl. Abb. 2.3). Während Kinder im Alter unter einem Jahr am häufigsten als Mitfahrer in Pkw verunglücken (477 verunglückte Kinder < 1 Jahr), sind Fußgängerunfälle von Kindern im Verkehr in nennenswertem Umfang ab einem Alter von ca. 3 Jahren zu beobachten, mit zunehmender Anzahl bei zunehmendem Alter. Die meisten Verkehrsunfälle der Fußgänger im Alter unter 15 Jahren ereignen sich im Alter von ca. 11 Jahren (785 verunglückte Kinder). Ab ca. 4 Jahren werden in zunehmendem Maße Kinder als verunglückte Radfahrer in der amtlichen Unfallstatistik genannt. Ab ca. 10 Jahren verunglücken Kinder am häufigsten mit dem Rad im Straßenverkehr. Es ist davon auszugehen, dass der Wechsel zu weiterführenden Schulen und den damit verbundenen weiteren Schulwegen, die häufiger mit dem Rad zurückgelegt werden, eine wichtige Rolle spielen (vgl. Funk et al. 2002).

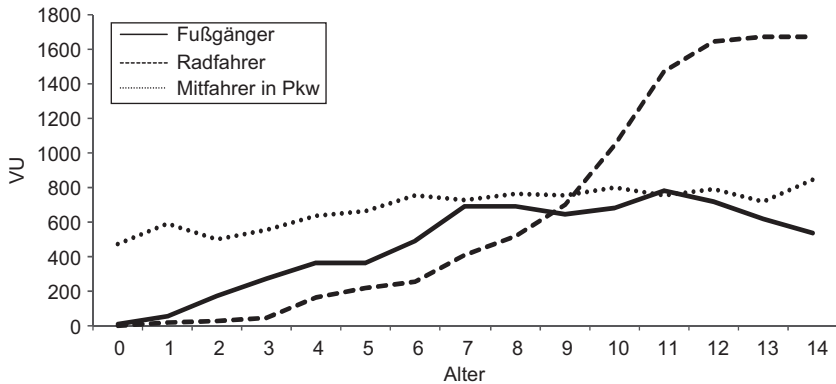


Abb. 2.3 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Alter 2012. ©

Wie aus der Unfallstatistik von 2012 hervorgeht, sind Jungen stärker gefährdet, im Straßenverkehr zu verunglücken als Mädchen (56 % Jungen vs. 44 % Mädchen). Das gilt insbesondere für die aktive Verkehrsteilnahme als Radfahrer (66 vs. 34 %) und Fußgänger (58 vs. 42 %). Die Ursachen für die höhere Unfallbeteiligung sind vielfältig. So kann einerseits von einer höheren Exposition der Jungen ausgegangen werden (Jungen nutzen das Rad häufiger als Mädchen), andererseits spielt die geschlechtsspezifische Sozialisation eine Rolle. Die höhere Unfallbeteiligung von Jungen spiegelt sich auch in anderen Lebensbereichen wider, so z. B. bei den Schul- und Sportunfällen (vgl. DGUV 2011). Mädchen verunglücken demgegenüber häufiger als Pkw-Insassen als die Jungen (53 vs. 47 %).

Für das Entstehen und den Verlauf von Kinderunfällen im Straßenverkehr sind zudem bestimmte Kontexte relevant, die sich aus dem Tagesablauf der Kinder ergeben. Wie Abb. 2.4 zeigt, steigt die Anzahl der Verkehrsunfälle morgens auf dem Hinweg zur Schule zwischen 7 und 8 Uhr und fällt während der Unterrichtszeit bis ca. 12 Uhr wieder ab. Auf dem Weg nach Hause, vor allem aber nachmittags zwischen 15 und 18 Uhr, ereignen sich die meisten Unfälle. Funk et al. (2002) weisen darauf hin, dass sich etwa die Hälfte der Kinderunfälle im Straßenverkehr in einem Umkreis von nur etwa 500 m und etwa 90 % der Unfälle in einem Umkreis von ca. 1000 m um die Wohnung der Kinder zutragen (Abb. 2.4).

2.2 Zielgruppendefinition

Im Hinblick auf die Gestaltung von Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Kinder ist zu berücksichtigen, dass sich die Gesamtgruppe der Kinder sehr heterogen zusammensetzt. Nicht einmal das Alter der Zielgruppe „Kinder“ wird einheitlich

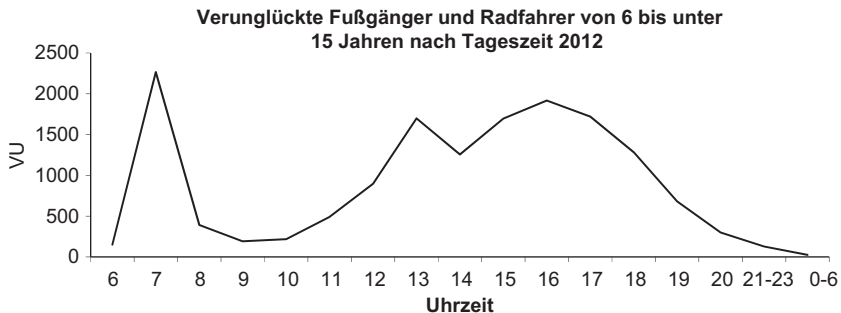


Abb. 2.4 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder als Fußgänger und Radfahrer nach Tageszeit. ©

definiert. So werden beim Statistischen Bundesamt – wie bereits erwähnt – als Kinder diejenige Altersgruppe der unter 15-Jährigen beschrieben. Nach der Kinderrechtskonvention der UNO ist Kind, wer das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat. Selbst im deutschen Recht gibt es uneinheitliche Definitionen: Nach dem Jugendschutzgesetz (§ 1), ist *Kind*, wer noch nicht 14 Jahre alt ist, nach dem Aufenthaltsgesetz (§ 32) ist Kind wer das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

Des Weiteren durchläuft der Mensch von der Geburt bis zum 18. Lebensjahr eine Entwicklung in motorischer, kognitiver oder sozialer Hinsicht, die so weitreichend und vielschichtig ist, dass je nach Alter, persönlicher und sozialer Situation unterschiedliche Verkehrssicherheitsproblematiken relevant werden (vgl. u. a. Limbourg 2008) und damit unterschiedliche Kommunikationsinhalte, -formen und -wege zu beschreiten sind.

Unter anderem verändert sich im Laufe der Entwicklung die Art der Verkehrsteilnahme grundlegend. Während Babys und Kleinkinder nicht bewusst das Mobilitätsverhalten steuern, nehmen Grundschüler eigenständig als Fußgänger am Straßenverkehr teil; mit dem Wechsel zur weiterführenden Schule werden dann häufiger öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad genutzt. Entsprechende Unfallmuster spiegeln die einzelnen Phasen wider (vgl. Abb. 2.3).

Die Maßnahmen zur Senkung der Unfallzahlen von Kindern richten sich daher nicht nur an die Zielgruppe selbst, vielmehr haben sich Kommunikationsstrukturen herausgebildet, die je nach Problem und Zielrichtung häufig Eltern, Erzieher und Lehrer fokussieren. Aber auch Polizeibeamte und Politiker, Städte und Kommunen können Empfänger verkehrssicherheitsrelevanter Informationen sein, die ihrerseits entsprechende Informationen an die Zielgruppe richten.

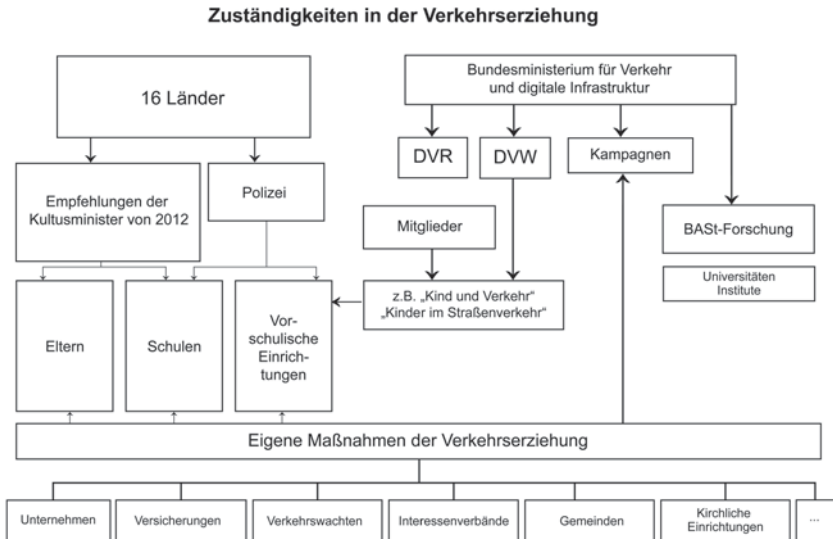


Abb. 2.5 Verkehrserziehung in Deutschland. ©

2.3 Verkehrserziehung in Deutschland

Die Verkehrserziehung bzw. Verkehrsaufklärung ist im weitesten Sinne die Umsetzung von Verkehrssicherheitskommunikation. Sie ist in Deutschland auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen angesiedelt und zeichnet sich durch interdisziplinäre Kooperationen und Vielfalt aus (vgl. Abb. 2.5).

Der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung kommt hierbei eine herausragende Rolle zu, was mit der hohen Erreichbarkeit der Zielgruppe, aufgrund der Schulpflicht in Deutschland, zusammenhängt. Wegen der föderalen Staatsstruktur sind für die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung die Länder zuständig. Daher werden in Deutschland von jedem Bundesland eigene Curricula und Handreichungen für Verkehrserziehung an den Schulen erarbeitet, die unterschiedliche Akzente setzen. Dies betrifft die Zielsetzungen, die Inhalte, den Stundenumfang und die Methoden. Um eine Harmonisierung der schulischen Verkehrserziehung zu erreichen, wurde 1972 durch die Länderminister eine „KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung“ verabschiedet. Diese wurde 1994 und 2012 überarbeitet. Im

Rahmen dieser Empfehlung sind u. a. Themen und Methoden der Verkehrserziehung abgesteckt. Jedes Bundesland gestaltet auf dieser Grundlage seine Curricula.

Die Schulen werden in den Ländern durch speziell ausgebildete Polizeibeamte unterstützt (z. B. bei der Schulwegsicherung oder der Radfahrausbildung). Diese sind darüber hinaus auch in der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit aktiv. Als weitere Organisationen, die sowohl schulische als auch außerschulische Angebote entwickeln und/oder umsetzen, sind die Deutsche Verkehrswacht (DVW), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), verschiedene Unfallversicherungen und Interessenverbände, wie kirchliche Organisationen, Unternehmen, Automobilclubs zu nennen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt meist Maßnahmen der außerschulischen Verkehrserziehung über den DVR und die DVW, z. B. mit dem Programm „Kind und Verkehr“, welches Eltern und Erzieherinnen von Vorschulkindern fokussiert, und dem an Erzieherinnen gerichteten Programm „Kinder im Straßenverkehr“. Auch die Länder beteiligen sich mit verschiedensten Aktivitäten an verkehrserzieherischen Maßnahmen.

Entsprechend der zahlreichen Umsetzer und dem breitgefächerten Maßnahmenangebot haben sich im Bereich der Verkehrserziehung und der Verkehrsaufklärung kaum zu überblickende netzwerkartige Kommunikationsstrukturen herausgebildet. Exemplarisch am Thema „Kinder als Radfahrer“ wird deutlich, wie komplex verschiedene Zielgruppen bzw. Multiplikatoren auf unterschiedlichen Ebenen miteinander verzahnt sind, um Kinder und Jugendliche auf der Ebene der Maßnahmen zu erreichen (vgl. Abb. 2.6). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die einzelnen Gruppen wiederum in Subgruppen unterteilen lassen und auch die Fragestellungen und Kommunikationswege je nach spezifischer Situation zu differenzieren sind.

Beispielhaft für verschiedene Kommunikationsformen und Angebote werden im Folgenden ausgewählte Ansätze und Maßnahmen dargestellt.

2.4 Verkehrssicherheitskommunikation in der Verkehrserziehung – Beispiele

2.4.1 Kinderrückhaltesysteme in der Aufklärungsarbeit

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen im Jahr 2012 in Pkw getöteten Kinder übersteigt deutlich die Zahl der als Fußgänger oder als Radfahrer Getöteten (tödlich verunglückte Kinder: 34 Mitfahrer in Pkw, 20 Fußgänger, 16 Radfahrer) (Statistisches

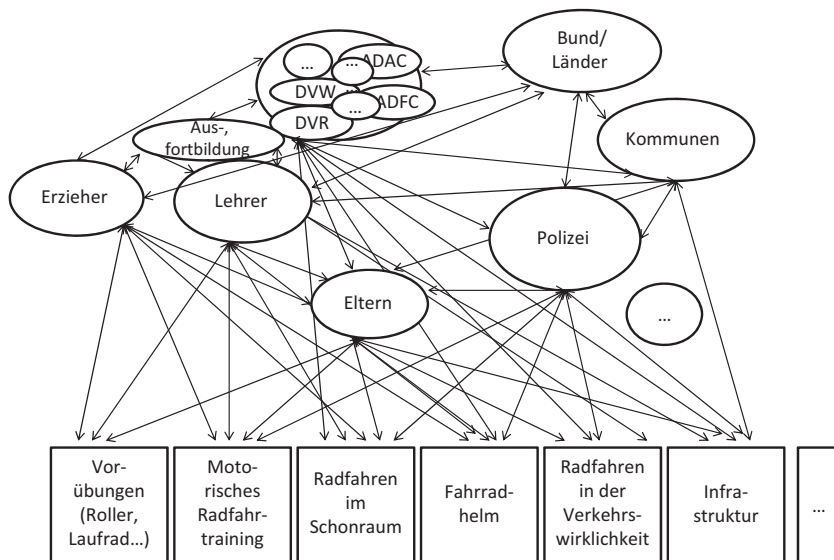


Abb. 2.6 Kommunikationsstrukturen zum Thema „Kinder als Radfahrer“. ©

Bundesamt 2013). Daher kommt der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen, die die Sicherheit von Kindern in Pkw deutlich erhöhen, eine besondere Bedeutung zu. Wie die jährlichen Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigen, werden entsprechende Systeme regelmäßig verwandt: Im Jahr 2012 lag die Sicherheitsquote mit Kinderrückhaltesystemen bei 83 %. 14 % der Kinder wurden ausschließlich mit Gurt gesichert (vgl. von Below 2013). Neben den Beobachtungen der BAST wurde 2011 vom ADAC ein „Kindersitz-Check“ durchgeführt. Kontrolliert wurden insgesamt 2325 Kinder in ca. 1500 Fahrzeugen. Fast ein Drittel der überprüften Schüler.

Schüler von 6 bis 12 Jahren waren nicht vorschriftsmäßig im Auto gesichert. 5 % der Kinder wurden gar nicht angegurtet, 20 % saßen nicht in einem der für diese Altersgruppe erforderlichen Sitz (vgl. ADAC-Motorwelt 2011).

Im Gegensatz zur Frage der Sicherung von Erwachsenen in Pkw, ist das Thema der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen wesentlich vielschichtiger und umfangreicher, da hier die zu vermittelnden Botschaften weit über den Appell zur Nutzung entsprechender Systeme hinausgehen: Je nach Alter, Gewicht und Größe der Kinder sind unterschiedliche Sitze zu verwenden. Zudem werden auf dem Markt diverse Systeme mit unterschiedlicher Sicherungswirkung angeboten; auch ist nicht jeder Sitz für jeden Pkw geeignet. Regelmäßige Tests, wie etwa der Stif-

tung Warentest oder von EuroNCap, geben Aufschluss über die Sicherheit, Nutzerfreundlichkeit oder den Preis. Zudem treten – wie beschrieben – Bedienungsfehler auf; außerdem verweigern sich manche Kinder dem Angurten. Zu berücksichtigen sind auch die verhältnismäßig hohen Anschaffungskosten.

Im Hinblick auf die Verkehrsaufklärungsarbeit zu diesem Thema gab und gibt es verschiedenste Maßnahmen, die von Kampagnen über Broschüren bis hin zu Schulungsangeboten reichen. Dabei werden neben Appellen an Eltern bzw. Fahrzeugführer auch Kinder angesprochen. Im Rahmen einer europaweiten Initiative beispielsweise, die in Deutschland unter dem Namen „Gordan, das Gürteltier“ bis heute läuft, werden Kinder mittels einer Symbolfigur namens Gordan zum Angurten motiviert. Weitere Komponenten der Kampagne sind ein Internetspiel und ein Quiz für Kinder. Die Eltern erhalten über eine Broschüre Informationen zu den verschiedenen Sicherungssystemen und weitere nützliche Anregungen zum Thema². Wie die Begleitevaluation an einer Stichprobe von rund 1400 Eltern und Kindern zeigte, war die Kampagne mit mindestens einer Kampagnenkomponente bei 49 % der befragten Eltern bekannt. Von den befragten Kindern kannten 21 % die Kampagne, die das Symboltier Gordan überwiegend positiv bewerteten. Demgegenüber waren den befragten Kindern die Internetanimationen praktisch nicht bekannt (vgl. Günther 2006). Positiv ist hervorzuheben, dass die Kampagne überhaupt im Hinblick auf verschiedene Wirkmechanismen evaluiert wurde. Nach wie vor gehört die wissenschaftliche Begleitung von Verkehrssicherheitskampagnen in Deutschland nicht zum Standard, da hierfür häufig keine finanziellen Mittel eingeplant bzw. zur Verfügung gestellt werden. Evaluationen liefern dann wertvolle Informationen, wenn Maßnahmen über einen längeren Zeitraum laufen und dadurch Nachsteuerungen möglich sind. Evaluationen mit der Zielrichtung, den „Bekanntheitsgrad“ oder die „Akzeptanz“ zu ermitteln, geben demgegenüber beispielsweise keinerlei Anhaltspunkte im Hinblick auf Verhaltensänderungen: ob und zu welchem Prozentsatz sich Kinder aufgrund des Kontaktes mit einer Maßnahme häufiger angurten und inwieweit Eltern ihr Verhalten im Hinblick auf das Sicherungsverhalten der Kinder änderten. Eine umfangreichere Evaluation erfolgte bei einer in Pennsylvania durchgeführten Kampagne, in der neben der üblichen Aufklärungsarbeit auch Kindersitze an die Zielgruppe verteilt wurden. Sechs Monate nach der Intervention konnte eine Steigerung der Sicherungsquote von 39 % auf 50 % erreicht werden (vgl. Bryant-Stephens et al. 2013).

Bei der Sicherung von Kindern in Pkw geht es allerdings nicht nur um die Nutzung der Sitze an sich, sondern auch um die fachgemäße Sicherung der Kinder. Zu diesem Thema bieten der ADAC und Volkswagen seit 2003 sogenannte Moderatorenveranstaltungen mit dem Namen „Sicher im Auto“ an. Angesprochen werden

² <http://www.gordan-online.de/impressum.php> (zuletzt aufgerufen 7.11.2013)

Familien, Großeltern, Betreuer von Kindern oder Personen, die Kinder befördern (z. B. in Sportvereinen). Die Veranstaltungen befassen sich mit der richtigen Sicherung von Kindern in Pkw, sensibilisieren und zeigen Risiken bei der Kindersicherung auf, bieten ein gezieltes Training zur Vermeidung falscher Bedienung von Kinderrückhaltesystemen und halten Informationen als Entscheidungsgrundlage beim Kauf eines Kindersitzes bereit. Die Veranstaltungen finden u. a. in Volkswagen-Autohäusern und Kindergärten statt (www.sicher-im-auto.com). Jährlich werden nach Angaben des ADAC etwa 2000 Veranstaltungen angeboten. Zu der Frage, in welchem Umfang das Programm bei der Zielgruppe bekannt ist oder inwieweit die Ziele der Maßnahme erreicht werden, liegen keine entsprechenden Evaluationen vor.

2.4.2 Elternveranstaltungen: „Kind und Verkehr“

Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen zur „Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen“ (vgl. Funk et al. 2013) wurde in 20 % der Kindergärten 2009/2010 im Rahmen von Elternveranstaltungen das Thema der Verkehrssicherheit angesprochen. In der Regel sind damit die Elternveranstaltungen „Kind und Verkehr“ des DVR und seiner Umsetzerverbände gemeint, von denen derzeit jährlich ca. 3000 mit über 70.000 Teilnehmern durchgeführt werden. Dieses Programm wurde in den 1980er Jahren entwickelt und galt damals als wegweisend für alternative Anspracheformen in der Verkehrssicherheitskommunikation. Erstmals wurden Eltern im Rahmen von Veranstaltungen in Kindergärten durch ausgebildete Moderatoren über die Belange der Verkehrssicherheit ihrer Kinder und den konkreten Handlungsmöglichkeiten unterrichtet. Dabei erhielten Eltern Informationen über die entwicklungsbedingten Voraussetzungen ihrer Kinder und die dadurch bedingten Probleme im Straßenverkehr sowie mögliche Handlungsstrategien.

Um die Verkehrssicherheit von Vorschulkindern zu verbessern, erwiesen sich die Eltern als Zielgruppe als besonders geeignet, weil es diejenigen sind, die mit den Kindern am häufigsten wiederkehrende Situationen im Straßenverkehr erleben und damit am intensivsten mit ihnen entsprechende Situationen üben können. Neben dem Thema „Kinder als Fußgänger“ wurden weitere Bausteine – etwa „Kinder als Radfahrer“ – entwickelt. Heute umfasst das Konzept insgesamt zwölf Module mit verschiedenen Schwerpunkten. Kern des Konzepts ist die Ausbildung von sogenannten Moderatoren. Es werden solche Personen ausgewählt, die mit dem Thema der Verkehrssicherheit vertraut sind, z. B. Polizeibeamte oder Mitglieder der Verkehrswachten. Die Moderatoren werden in Seminaren geschult. Da immer wieder Moderatoren wegfallen, gehört die Ausbildung neuer Moderatoren zu einer der Daueraufgaben des Projektes (vgl. DVR 2013). Das Prinzip der modera-

Verkehrssicherheitskommunikation

Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen
Unfallprävention

Klimmt, C.; Maurer, M.; Holte, H.; Baumann, E. (Hrsg.)

2015, XI, 340 S., Softcover

ISBN: 978-3-658-01129-1