

---

## **Kinder und Senioren bewegen sich in einem Hochrisikogebiet**

Von Walther Wuttke

Für Kinder ist der Straßenverkehr ein Hochrisikogebiet. Unfälle auf den Straßen sind in Deutschland und in den meisten Industrieländern noch immer die häufigste Todesursache bei Heranwachsenden. Im vergangenen Jahr kamen insgesamt 66 Kinder unter 15 Jahren bei Unfällen ums Leben, 28 547 waren an Unfällen beteiligt. In den 1970er-Jahren war die Situation noch wesentlich dramatischer. Damals kamen rund 2000 Kinder auf den deutschen Straßen ums Leben.

Um die Zahlen weiter auf Richtung Null zu treiben, sind, so Professor Bernhard Schlag von der Technischen Universität Dresden auf einem Seminar des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, vor allem Maßnahmen auf den Gebieten der Verkehrsplanung, Verkehrserziehung, Gesetzgebung und schließlich wirtschaftliche Anreize und Belohnungen notwendig. „Für die Wirkung der Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist es besonders wichtig, dass sie an den Entwicklungsstand und die jeweiligen Lern- und Verhaltensvoraussetzungen der Kinder anknüpft.“ So können Kinder zum Beispiel erst vom zehnten Lebensjahr an Geschwindigkeiten und Entfernung von Fahrzeugen korrekt einschätzen und sich entsprechend vorbeugend verhalten.

Kinder wollen mobil sein und dabei nicht immer auf die Taxifunktion der Eltern angewiesen sein. Allerdings stehen diesem Streben handfeste Defizite entgegen. So können Kinder zwar früh sehr gut sehen und hören, doch die so gewonnenen Eindrücke noch nicht optimal verarbeiten, und auch später, wenn diese Eigenschaften (vom zweiten oder dritten Schuljahr an) vorhanden sind, lassen sie sich leicht ablenken und bringen sich so in Gefahr. „Auch die Reaktionszeit“, so Professor Schlag, „ist bis zum Alter von 14 Jahren länger als bei Erwachsenen.“

Während die Verkehrserziehung in den Grundschulen (einschließlich der Fahrradprüfung) wichtige Grundlagen schafft, klafft in den weiterführenden Schulen in diesem Bereich eine große Lücke, die „geschlossen werden muss“.

In der Forschung ist die Gruppe der Fahranfänger umfassend erforscht, doch um die Einstellung von Jugendlichen vor der ersten Fahrstunde richtig einschätzen zu können, wurde erst jetzt eine ausführliche Studie vorgelegt. Polizeidirektor Heinz Albert Stumpen lehrt an der Hochschule der Polizei in Münster und konnte, unterstützt vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, untersuchen, wie sich 14- bis 16-Jährige ihr Verhalten im Straßenverkehr vorstellen und ob sich die Einstellungen im Laufe der Zeit verändern. Für die Analyse wurden 1108 Fragebögen ausgewertet. Das Ergebnis ist beunruhigend.

„Unsere Studie hat deutlich gemacht, dass sich bereits im Jugendalter Einstellungsmuster zeigen, die auf ein Risikopotenzial hindeuten“, erklärt Stumpen. Und: „Dieses konkrete Jugendlichkeitsrisiko grenzt sich deutlich vom Anfängerrisiko ab.“ Acht Prozent der Befragten (das entspricht hochgerechnet 124.000 Fahranfänger) waren während des gesamten Befragungszeitraum vom 14. bis 17. Jahr bereit, im Straßenverkehr, ein besonders hohes Risiko einzugehen. Stumpen fordert daher, besondere Maßnahmen, um diese Gruppe vor der Führerscheinprüfung zu einem Kurswechsel zu bewegen.

Neben den ganz jungen Verkehrsteilnehmern gehören die Senioren zu einer besonders gefährdeten Gruppe. In der Unfallbilanz liegen sie auf dem Niveau der 21- bis 24-Jährigen, und die Zahl der Senioren, die sich hinter das Lenkrad setzen, wird in den kommenden

---

Jahren weiter wachsen. „Die am stärksten wachsende Gruppe sind die 80-Jährigen. Außerdem sind sie in Europa die erste Gruppe, die ihr gesamtes Leben lang Auto gefahren ist“, erklärt Professor Schlag, der nicht allein über die Problematik von Kindern im Verkehr forscht.

Angesichts der demografischen Entwicklung setzt Professor Schlag weniger auf eine regelmäßige Kontrolle der Senioren, wie sie in anderen Ländern bereits durchgeführt wird, sondern auf „niederschwellige Maßnahmen“, die „Lehrimpulse vermitteln können.“ Dazu gehören zum Beispiel begleitete Trainingsfahrten, an deren Ende die Defizite diskutiert werden. Schließlich sind die älteren Menschen ganz besonders motiviert, ihre individuelle Mobilität so lange wie möglich zu erhalten. „Eine Selektion ist dabei nicht erwünscht“, erklärt Professor Schlag. Außerdem „kompensieren sie die selbst erkannten Fehler, indem sie zum Beispiel nur bei bestimmten Tageszeiten fahren und auf aus ihrer Sicht komplizierte Manöver verzichten“. (ampnet/ww)

---

## Bilder zum Artikel



Fahrradtraining für Kinder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DVR



Senioren im Auto.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DVR