

Kinder – sicher im Verkehr?

Studie zeigt: Erst mit 10 Jahren kann eine Mehrheit der Kinder gefährliche Situationen richtig einschätzen



Pressegespräch

23. Mai 2012

Medienzentrum des Landes

Ihre Gesprächspartner sind :

LR Mag. Kristina Edlinger-Ploder

Landesrätin für Wissenschaft & Forschung,
Gesundheit & Pflegemanagement

LR Dr. Gerhard Kurzmann

Landesrat für Verkehr & Umwelt

em. Univ.Prof. Dr. Michael Höllwarth

Präsident GROSSE SCHÜTZEN KLEINE,
em. Vorstand der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz

Mag. Dr. Peter Spitzer

Studienautor GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

Kindersicherheit ist ein ressortübergreifendes Anliegen

Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder

In jüngster Vergangenheit haben wir wieder eine unheimliche Häufung von schweren Unfällen mit Kindern beobachten müssen. Die vorliegende Studie wird einen wichtigen Beitrag aus wissenschaftlicher Sicht liefern, um zu verstehen, wie Kinder im Verkehrsgeschehen agieren und was wir ihnen an Wissen zumuten können. Kindersicherheit ist ein gemeinsames und ressortübergreifendes Anliegen. Nur wenn wir das Verhalten der Kinder und das damit verbundene Wissen über das, was sie bereits können bzw. noch nicht können, begreifen, können wir zielgenau Präventionsstrategien weiter entwickeln. Ich hoffe, dass diese gemeinsam von Verkehrsressort und Wissenschaftsressort finanzierte Studie in Zusammenarbeit mit GROSSE SCHÜTZEN KLEINE dazu beiträgt, viele Kinder zu beschützen und so manchen Unfall verhindern zu können.

Vorreiterrolle der Steiermark im Verkehr kommt auch Kindern zugute

Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann

Vor wenigen Wochen erst hat die Steiermärkische Landesregierung einstimmig das neue Verkehrssicherheitsprogramm für die gegenwärtige Dekade beschlossen und somit auf den Weg gebracht. Die Steiermark hat mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm ohnehin eine Vorreiterrolle in Österreich inne. Die zentralen Säulen darin sind die Stärkung der Eigenverantwortung und die Erhöhung des Risikobewusstseins im Straßenverkehr, außerdem steht die Schaffung und Optimierung einer Verkehrskultur im Mittelpunkt. Die besondere Rolle der Steiermark im Österreich weitem Vergleich manifestiert sich auch in den Unfallzahlen: Im Jahr 2011 verzeichnete unser Bundesland einen Rekordrückgang von gesamt minus sieben Prozent, während der Durchschnitt in Österreich bei minus 0,6 Prozent lag. Allerdings ist dabei nicht außer Acht zu lassen, dass 2011 die Anzahl der Schulwegunfälle von Kindern zwischen sechs und 15 Jahren auf gesamt 63 Unfälle angestiegen ist.

Bei Kindern handelt es sich um eine besonders sensible Gruppe von Verkehrsteilnehmern. Für andere Verkehrsteilnehmer, aber vor allem für Autofahrer, bleibt zu bedenken, dass Kinder einen eingeschränkten Sichthorizont haben und erst ab dem 10. Lebensjahr beginnen, die Situationen im Straßenverkehr realistischer einzuschätzen. Daher scheint es wichtig und zielführend, dass in Zukunft vor sensiblen Punkten wie Schulen oder Kindergärten die 30 km/h-Beschränkungen ohne Toleranz einzuhalten ist und auch verstärkt Kontrollen durchzuführen sind!

Kinder-Verkehrsstudie zeigt: Erst mit 10 Jahren kann eine Mehrheit der Kinder gefährliche Situationen richtig einschätzen

Grund: psychomotorische Entwicklung

em. Univ.Prof. Dr. Michael Höllwarth / Dr. Peter Spitzer

In den letzten Wochen waren zahlreiche Medienberichte über Verkehrsunfälle von Kindern im Wiener Raum zu vermelden.

Welche Faktoren spielen dabei eine wichtige Rolle?

Ein wichtiger Grund dafür ist, wie wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass die psychomotorische Entwicklung von Kindern erst mit 10-12 Jahren weitgehend abgeschlossen ist.

Aus diesen Gründen hat GROSSE SCHÜTZEN KLEINE die von Wissenschafts-Landesrätin Kristina Edlinger-Ploder und Verkehrs-Landesrat Gerhard Kurzmann unterstützte wissenschaftliche Studie „Entwicklung der kindlichen Wahrnehmung und die Gefahreinschätzung im Straßenverkehr“ durchgeführt, um festzustellen:

- wie Kinder den Verkehr wahrnehmen
- wann sie Situationen als gefährlich einschätzen und
- wie die Verkehrskompetenz gehoben werden kann.

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE führte mit der **Abteilung für Unfallforschung und –prophylaxe der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz** die Studie im Jahr 2011 mit 289 Kindern an zwei Volksschulen aus dem Grazer Raum und einer Volksschule aus dem ländlichen Raum durch.

Hauptergebnisse

1. Der Mehrzahl der Kinder ist es erst ab 10-12 Jahren möglich, die potentielle Gefährlichkeit von Verkehrssituationen richtig einzuschätzen.
2. Je jünger die Kinder sind, desto schwieriger ist diese Beurteilung und desto wichtiger ist für die Beurteilung „sicher vs. unsicher“ das Vorhandensein eines Autos.
3. Das Verhalten einer Person wird am häufigsten richtig beurteilt, wenn die Kinder Beobachter einer Situation sind.
4. Die größten Schwierigkeiten haben die Kinder, wenn sie Situationen aus ihrem Blickwinkel einschätzen müssen.
5. Realvideos werden von den Kindern am besten wahrgenommen und richtig beurteilt. Diese sollten bei der zukünftigen Verkehrserziehung verstärkt eingesetzt werden.

Psychomotorische Entwicklung

Der Entwicklungsstand eines Kindes und seine psychomotorischen Fähigkeiten sind ausschlaggebend dafür, ob und wie ein Kind die Gefahren des täglichen Lebens und im Straßenverkehr erkennen, mit ihnen umgehen und präventive Maßnahmen ergreifen kann. Eltern sollten wissen, was ihr Kind können kann und was es noch nicht kann.

Entwicklung der Sinne

Fundiert beschrieben hat diese Entwicklungsschritte und -fortschritte bei Kindern Ute Müller-Lueken. Sie hat festgestellt, dass die für die Erkennung von Gefahren im Verkehr erforderlichen Fähigkeiten wie Sehen, Hören, Bewegungsabläufe, abstraktes Denken, Raum- und Zeitverständnis erst mit Ende der Volksschulzeit voll ausgebildet sind. Davor seien Kinder unfähig, „die Umwelt wirklichkeitsgerecht wahrzunehmen“.

Im Detail entwickeln sich die für vorausschauendes und situationsgerechtes Agieren im Verkehr notwendigen Fähigkeiten folgendermaßen:

Denkfähigkeit:

- 5 – 7 Jahre: Entwicklung von Verständnis für Ursache & Wirkung
- unter 10 Jahre: Denken im Konkreten verhaftet – unfähig, Hypothesen über Entwicklung einer Situation zu erstellen

Konzentration:

- wechselt rasch, wendet sich unterschiedlichsten Objekten zu
- Fokussierung auf ein Objekt, Ausblendung anderer Geschehnisse und Gegenstände
- Wesentliches und Unwesentliches werden gleich stark wahrgenommen
- Auffällige, laute oder farbige Reize erregen Aufmerksamkeit, nicht die gefährlichen
- Aufmerksamkeit kann nicht geteilt werden
- Kurze Konzentrationsfähigkeit mit starken Schwankungen und Ermüdungen

Motorik und Koordination:

- ab dem ca. 5. Lebensjahr dem Erwachsenen ähnlich – Bewegungskoordination dauert allerdings doppelt so lang oder noch länger.

- Wird die Geschwindigkeit der Bewegungen erhöht, werden andere Wahrnehmungsfähigkeiten stark eingeschränkt (z.B. Konzentration auf die zu überquerende Straße – dabei wird Gefahr von der Seite nur reduziert erkannt)

Sehen:

- bereits im Säuglingsalter: Sehschärfe und räumliches Sehen voll ausgebildet
- ab dem 9. Lebensjahr: Ausbildung der Tiefenschärfe (wichtig für Schätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten)
- 10.-12. Lebensjahr: Ausbildung der Peripheriewahrnehmung
- Kinder haben eine frontale Sicht der Dinge, während Erwachsene eine Draufsicht und somit größere Übersicht haben (100 cm Körpergröße vs. 160-190 cm Körpergröße)

Raumverständnis:

- erst ab dem 7. Lebensjahr ausgeprägt (oben-unten, vorne-hinten, rechts-links werden richtig angegeben, wenn Kind Bezugspunkt ist)
- erst mit 11 Jahren können Raumrelationen, losgelöst vom Kind, als Bezugspunkt richtig angegeben werden (z.B.: Vom Auto aus gesehen steht das Kind rechts.)

Hören:

- erst mit 6 Jahren voll leistungsfähig
- Aber Wahrnehmung der Geräuschlokalisierung noch eingeschränkt: von vorne und von den Seiten nur in einem Winkel von ca. 30° möglich.
- Signale von der Seite werden oft falsch gedeutet
- ab ca. 10 Jahre Geräuschlokalisierung vollständig möglich

Zeitverständnis:

- entwickelt sich später als Raumverständnis
- bis 2 ½ Jahre: kein Zeitverständnis – Kind lebt in Gegenwart
- mit ca. 3 Jahren: allmähliche Unterscheidung von gestern, heute, morgen.
- ab ca. 7 Jahre: Unterscheidung von Uhrzeit, Stunden und Monaten
- erst aus Kombination von Raum- und Zeitverständnis wird korrekte Schätzung von Geschwindigkeiten möglich

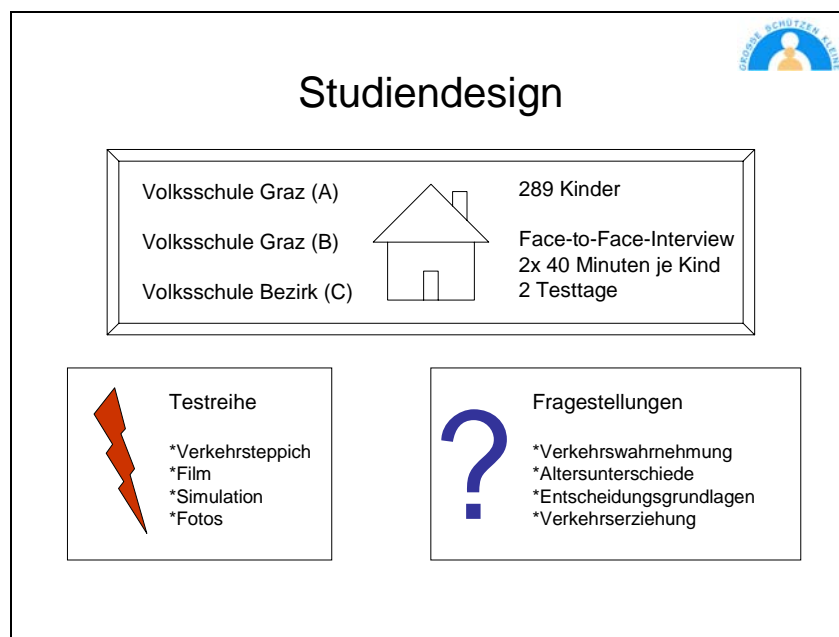
Ziele der Studie

Auf Basis der psychomotorischen Entwicklung hat sich GROSSE SCHÜTZEN KLEINE gefragt, wie Volksschulkinder Verkehrssituationen erleben und beurteilen. Festgestellt sollte werden, welche Situationen und warum als „gefährlich bzw. nicht gefährlich“ kategorisiert werden.

Die Unterteilung der Versuchsgruppe in enge Altersschritte liefert ein detailliertes Bild über mögliche Entwicklungsfortschritte, aber auch Hemmnisse für eine realistische Gefahrenbeurteilung im Verkehr.

Studiendesign

289 Kinder von zwei Volksschulen aus dem Grazer Raum und einer Volksschule aus dem ländlichen Raum nahmen 2011 an der Studie teil. So konnte auch die „Verkehrssozialisierung“ durch das Umfeld miteinbezogen werden.



Da die Testkinder im Volksschulalter hauptsächlich zu Fuß unterwegs sind, wurden die verkehrsbezogenen Tests vor allem auf den Blickwinkel des kindlichen Fußgängers bezogen, wobei auch die Fähigkeit des Perspektivenwechsels und Rollentransfers auf andere Verkehrsteilnehmer mitberücksichtigt wird. Im Einzelinterview wurde an 2 Tagen folgende vierteilige Testanordnung durchgeführt:

- Gefahreneinschätzung am Verkehrsteppich
- Video-Ausflug in die Verkehrswirklichkeit

- Trickfilm-Simulation in Kooperation mit der TU Graz / Vehicle Safety Institute/VSI
- Gefahreneinschätzung mittels Fotos aus der Verkehrswirklichkeit

Pro Test waren von den Kindern jeweils 10 bzw. 12 Situationen als sicher bzw. unsicher/gefährlich einzuschätzen. Zusätzlich wurde von den Testern im Freitext auch die Begründung für die Entscheidung aufgezeichnet.

Ergebnisse

Eine Auswertung der einzelnen Altersgruppen unter dem Aspekt „richtige Beurteilung“ führt mit steigendem Alter zu einer besseren, sprich richtigeren Einschätzung der einzelnen Situationen. Alarmierend ist jedoch, dass im Schnitt **nur drei von vier Verkehrssituationen richtig** eingeschätzt wurden.

Mit 10 Jahren steigt Verkehrskompetenz

Eine signifikante Steigerung der Verkehrskompetenz „sicher vs. unsicher“ erfolgt in der Altersgruppe der 10-Jährigen, erricht aber auch bei diesen Kindern nicht 100% (Grafik 1).

Auto = gefährlich

Das Vorhandensein oder Nicht-Vorhandensein eines Autos ist für die Beurteilung „sicher vs. unsicher“ für Kinder das wichtigste Kriterium. (Grafik 2).

Je jünger die Kinder sind, desto häufiger wird die Einschätzung „sicher“ oder „unsicher“ mit dem Sehen oder Nicht-Sehen, bzw. dem Vorhandensein bzw. Nicht-Vorhandensein eines KfZ begründet (Grafik 3).

Aus Blickwinkel Kind = Beurteilung schwierig

Die größten Schwierigkeiten hatten die Kinder, wenn sie Situationen aus ihrem Blickwinkel einschätzen mussten. Hier zeigte sich, dass durch den eingeschränkten Sichthorizont und der noch nicht ausgereiften Fähigkeit, die gesamte Verkehrssituation weiterzudenken, den Kindern im Volksschulalter noch entsprechende Grenzen gesetzt sind, die das größere Risiko der Fehleinschätzung und eines möglichen Unfalls begründen.

Die besten Einschätzungen waren aus der Außensicht (Dritte) möglich, aber auch hier eine deutliche Verbesserung erst mit dem 10. Lebensjahr (Grafik 4).

Der Verkehrsteppich mit „Draufsicht“ (Versuch 1) und die Realfotos (Versuch 4) mit dem Mix aus „Sicht Kind“ und „Externer Beobachter“ sind methodisch als gleich effektiv einzustufen. Am

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

Österreichisches Komitee für Unfallverhütung im Kindesalter

Kontakt Presse:

Mag. Gabriele Blaschitz

0664 2142 43 1

7/10

www.grosse-schuetzen-kleine.at

gabriele.blaschitz@klinikum-graz.at

schlechtesten waren die richtigen Antworten bei der Simulation („Trickfilme“ / Versuch 3) mit der Perspektive „Sicht Kind“. Der Realfilm der Verkehrssituation (Versuch 2) schnitt in allen Altersgruppen bezüglich der Einschätzung „sicher vs. unsicher“ am besten ab.

Beste Schulung für Kinder: Realfilm der Verkehrssituation

Aus diesen Ergebnissen lässt sich schließen, dass Volksschul-Kinder Schwierigkeiten darin haben, Bilder und mögliche Handlungsabläufe zu interpretieren. Was natürlich beim vorliegenden Verkehrsthema hinzukommt, ist, dass die Voraussetzung für eine Interpretation der möglichen Handlungsabläufe eine exakte Interpretation der Verkehrsräume ist. Und hierfür ist natürlich Verkehrswissen erforderlich, denn es muss zumeist aus den Bodenmarkierungen auf die Verkehrsräume wie Parkplatz, Straße etc. geschlossen werden.

Der Grund für das gute Abschneiden bei der Interpretation des Filmes mit echten Szenen liegt darin begründet, dass ein Film aus der Verkehrswirklichkeit inklusive der begleitenden Geräusche den Kindern die Einschätzung der Fahrzeuge und deren Aktion erleichtert.

Conclusio

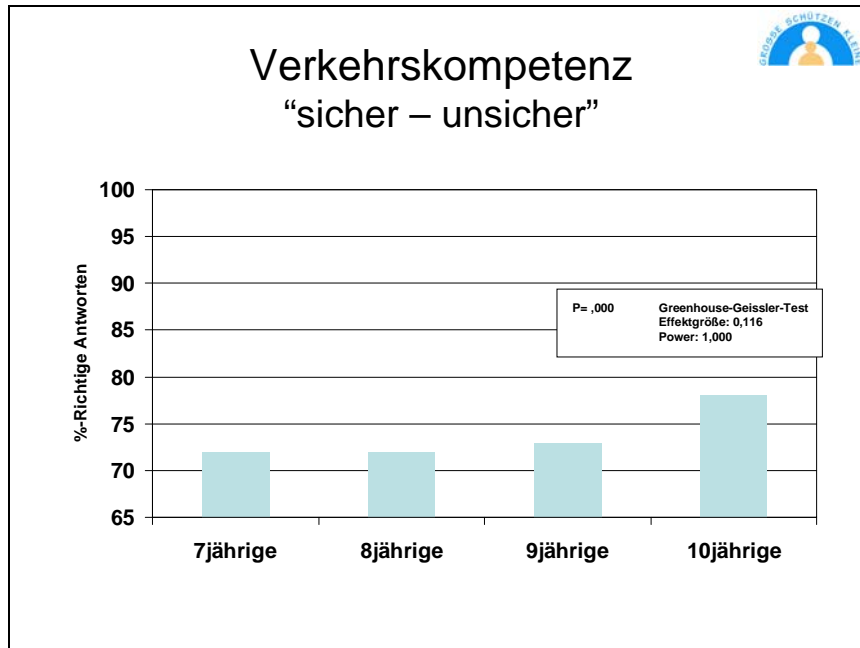
- Ein bedeutendes Ergebnis der Studie von GROSSE SCHÜTZEN KLEINE besteht darin, dass klar aufgezeigt wird, dass jüngere Volksschulkinder aufgrund ihrer psychomotorischen Entwicklung nur eingeschränkte Möglichkeiten haben, Verkehrssituationen richtig zu beurteilen.
- Ein weiteres wichtiges Ergebnis der Studie ist, dass die beste Methode für die Verkehrserziehung in der Klasse ein Film mit realen Szenen aus dem Straßenverkehr ist. Aus unserer Studie lässt sich klar schließen, dass in der Verkehrserziehung bei Volksschulkindern der richtige Film den Spielmodellen und den Realfotos vorzuziehen ist.

SicherheitsTIPPS

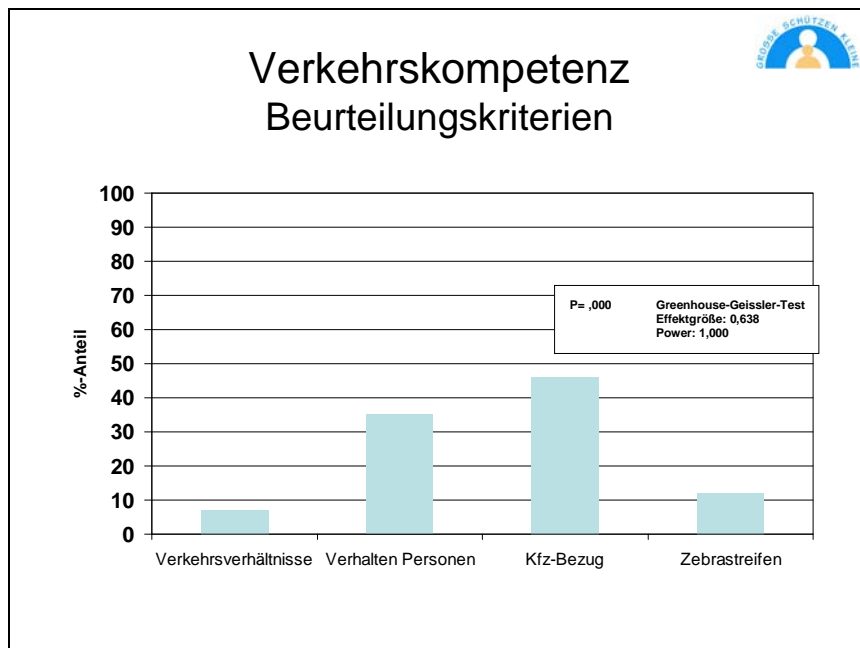
- Erwachsene sind die wichtigsten Vorbilder!
- Kinder nicht mit zu komplexen Fußwegen überfordern – das Beherrschen eines bekannten Weges (z.B. Schulweg) heißt nicht, dass auch ein neuer Weg sicher bewältigt wird.
- Richtiges, zurückhaltendes Verhalten im Verkehr üben, üben, üben – z.B. Überqueren der Straße bei Ampeln oder Zebrastreifen, links-rechts Schauen vor Überqueren der Straße etc.

Grafiken

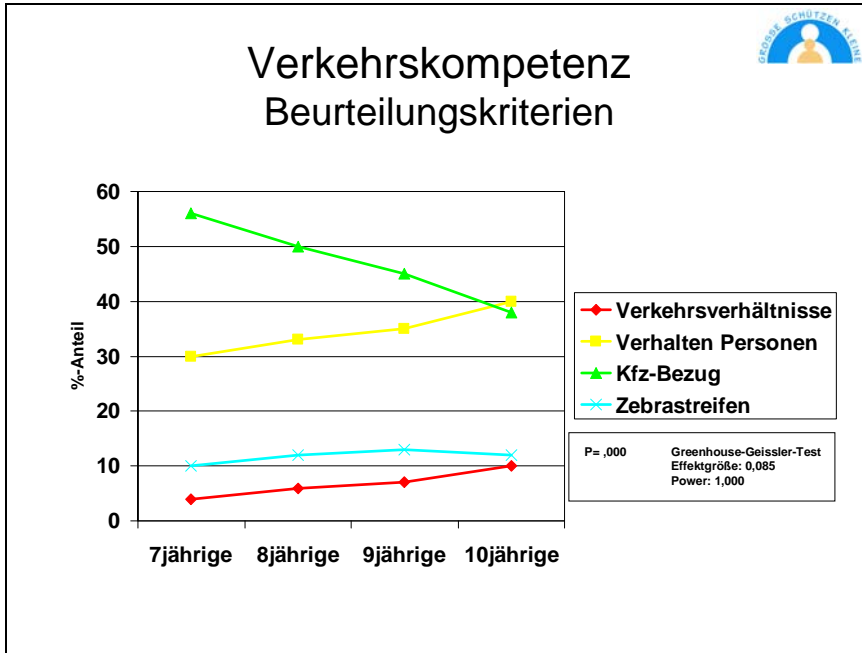
Grafik 1



Grafik 2



Grafik 3



Grafik 4

