

Sicher über die Straße ...

Verkehrspsychologische Aspekte für das Kindergartenalter

Bettina Schützhöfer



nicht als Gefährdung bewertet werden. Somit führen diese zu keinem Lernimpuls und dadurch auch zu keiner Verhaltensänderung. Eine Studie aus England (Hill, Lewis & Dunbar) zeigte im Jahr 2000, dass Kinder im Alter von vier bis fünf Jahren Gefahren gut erkennen können, wenn man ihnen dafür ein Stichwort gibt. Befragt man sie zu gefährlichen Situationen, antworten sie häufig richtig, weil man ihnen durch die Frage schon einen Hinweis gab.

Dies führt in der Praxis oft dazu, dass Kinder in ihren Verkehrsfähigkeiten und ihrem Verkehrswissen besser bewertet werden, als dies tatsächlich der Fall ist. Ohne Hinweisreiz bestehen jedoch große Schwierigkeiten, gefährliche Situationen und Objekte richtig einzuschätzen.

Ein beträchtliches Problem in Bezug auf Gefahrenerkennung stellen Sichtbehinderungen dar. Diese werden von Kindern im Kindergartenalter nicht als gefährlich eingestuft. Können sie kein Auto oder kein anderes Fahrzeug sehen, erscheint ihnen die Stelle zum Queren der Straße sicher. Demgemäß ergab eine Unfallanalyse des deutschen Verkehrsexperten Sebastian Poschadel 2006, dass Kinderunfälle mit Sichtbehinderung zu fast 69% nicht auf Hauptstraßen, sondern auf untergeordneten Straßen stattfanden.

Bis zum Schulalter bildet sich ein beginnendes Gefahrenbewusstsein aus, welches Kindern ermöglicht zu erkennen, dass etwas gefährlich ist. Dies passiert allerdings erst, wenn sie sich bereits mitten in dieser Situation befinden (z. B. wenn sie beim Bergabfahren ihr Fahrrad nicht mehr bremsen können). Erst mit etwa acht Jahren verfügen die meisten Kinder über ein „vorausschauendes Gefahrenbewusstsein“ (bezogen auf obiges Beispiel erkennen sie also, dass sie beim Bergabfahren so schnell werden könnten, dass sie vielleicht nicht mehr zu bremsen vermögen).

Als Erstes ist zu verstehen, dass sich Kinder nicht bewegen, um von A nach B zu kommen, sondern einfach aus Freude an der Bewegung. Sie hüpfen, springen, laufen und tänzeln auch im Straßenverkehr, z. B. am Gehsteig oder beim Queren der Straße. Das machen rund 75% der fünf- bis sechsjährigen Kinder. Kindergartenkinder sind aber nicht nur als FußgängerInnen aktiv mobil, sondern auch mit dem Laufrad, Fahrrad oder Roller und als passive MitfahrerInnen im PKW. Die durchschnittliche Verkehrsbeteiligung von 3- bis 6-jährigen Kindern liegt laut einer deutschen Studie (Funk & Fassmann, 2002) bei einem durchschnittlichen Aktionsradius von 17 km bei 49 Minuten am Tag. Der Blick auf psychologische Hintergründe und kindliche Entwicklungen ist daher sinnvoll. Oft übersteigen die Anforderungen die tatsächlichen Fähigkeiten bzw. entwicklungspsychologischen Möglichkeiten der Kinder.

Die Fähigkeit, den Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden und sich darin sicher und situationsangepasst verhalten zu können, entwickelt sich nicht linear-kontinuierlich, sondern über Entwicklungsschritte. Dafür gibt es jeweils durchschnittliche Altersbereiche. Die Bewältigung eines Entwicklungsmeilensteins bedeutet, dass 90 bis 95% der Gleichaltrigen die Anforderungen dieser Stufe meistern können. Zwei Kompetenzen stehen dabei besonders heraus.

Entwicklung von Verkehrskompetenz

Kinder bis zum Schuleintrittsalter haben ein nur ungefähres Konzept von Gefahr. Für Kinder im Säuglings- und Kleinkindalter bedeutet die Abwesenheit der Bezugsperson Gefahr, weil sie dann das von der Bezugsperson vermittelte Gefühl von Sicherheit vermissen. Im Vorschulalter wird der Begriff „Unfall“ fälschlicherweise mit Verletzung gleichgesetzt, weshalb „Beinaheunfälle“

Daraus ergeben sich aus verkehrspsychologischer Sicht folgende Erkenntnisse:

- ➔ Durch reine Wissensvermittlung und konkrete Gefahrenhinweise lernen Kinder nicht, eine Gefahr von sich aus zu erkennen.
- ➔ Nur Kinder, die bereits früh Erfahrungen im realen Verkehr sammeln durften, entwickeln ein Konzept von Gefahr.
- ➔ Gezieltes Training führt zu verbesserten Sicherheitsstrategien.

Entwicklung des Sehens

Während sich die Sehschärfe sehr rasch entwickelt und bereits mit ca. 18 Monaten Erwachseneniveau erreicht, braucht es für die Entwicklung der Form- und Mustererkennung (vor allem hinsichtlich komplexer Muster und grafischer Zeichen) bis zum etwa 12. Lebensjahr. Die Unterscheidungsfähigkeit von Helligkeiten und Farben bildet sich bis zum fünften Lebensjahr aus. Es kann zwar noch zu Problemen bei der Farbbenennung kommen, die Differenzierung zwischen Rot und Grün bei der Ampel stellt im Vorschulalter im Allgemeinen aber keine Schwierigkeit mehr dar. Die perspektivische Tiefenwahrnehmung ist ebenso wie das Verständnis räumlicher Relationen mit etwa neun Jahren vorhanden. Die Fähigkeit, Veränderungen von nah auf fern und umgekehrt wahrzunehmen (Akkommodation), muss sich ebenfalls erst entwickeln. Auch das periphere Sehen (also der sogenannte „Blick aus dem Augenwinkel“) ist bei Kindergartenkindern nur bedingt möglich. Während Erwachsenen ein Gesichtsfeld von ca. 180° zur Verfügung steht, über-

blicken Sechsjährige durchschnittlich erst 110°. Erschwerend für die Überblicksgewinnung kommt der niedrigere Blickstandort hinzu. Die visuelle Verarbeitungsgeschwindigkeit nimmt bis zum 14. Lebensjahr zu und erreicht dann Erwachseneniveau.

Für die Arbeit mit sechsjährigen Kindern sind in puncto Verkehrssicherheit daher folgende Aspekte bedeutsam:

- ➔ Das kindliche „Kontrastsehen“: Die Schnelligkeit eines sich bewegenden Fahrzeuges kann nur im Vergleich mit dem Hintergrund bestimmt werden, was in seitwärtiger Bewegungsrichtung besser gelingt als in frontaler.
- ➔ Größere Autos werden als näher und schneller eingeschätzt als kleinere.
- ➔ Helleres, weißliches Licht wird näher wahrgenommen als dunkleres, farbiges Licht. Dies bedeutet, dass sowohl gelbe Scheinwerfer als auch abgeblendete Autos bei gleicher Distanz als entfernter eingestuft werden.
- ➔ Das eingeschränkte periphere Sehen führt dazu, dass sich von der Seite nähernde Fahrzeuge lange außerhalb des Gesichtsfeldes befinden und erst spät wahrgenommen werden können.

Die dargestellten Schwierigkeiten bei der realistischen Einschätzung von Geschwindigkeiten, Entfernungen und Distanzen sowie das noch nicht voll entwickelte Gefahrenbewusstsein machen deutlich, wie wichtig gezielte und professionell angeleitete Verkehrserziehung bei Kindern im Vorschulalter ist. Im Kindergarten geht es



dabei nicht darum, die Kinder selbstständig in den Straßenverkehr zu entlassen, wie dies das Ziel der Verkehrserziehung in der Volksschule ist. Vielmehr sollen im Vorschulalter Wissensgrundlagen geschaffen, die Wahrnehmung trainiert und elementare Verkehrsfertigkeiten geübt werden. Unter Aufsicht lernen die Kinder, vermittelte Regeln und Handlungsmuster im Straßenverkehr anzuwenden.

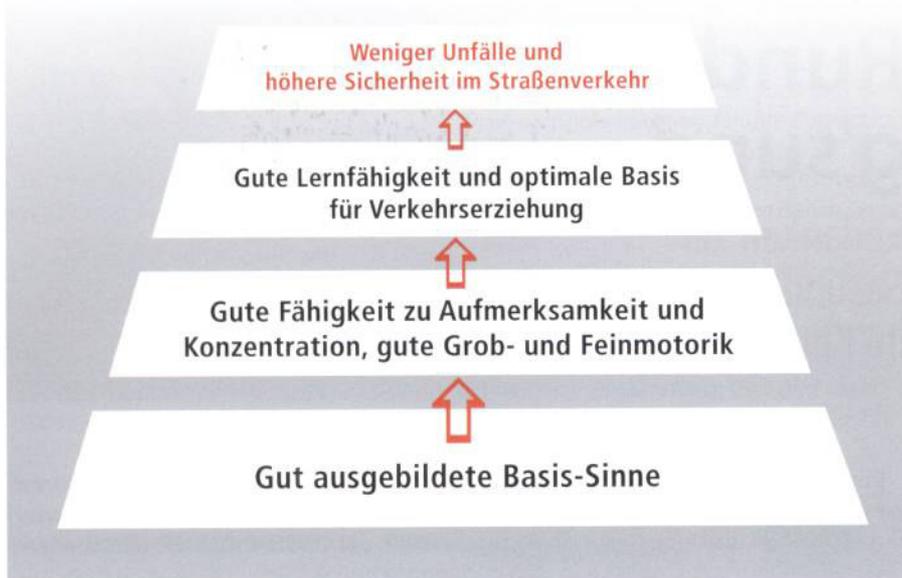
Gute Verkehrserziehung im Kindergarten

Verkehrserziehung ist dann wirksam, wenn sie zielgruppen- und altersgerecht sowie zum richtigen Zeitpunkt erfolgt. Wesentlich



Seit Menschen Verkehrsmittel benutzen, sind sie mit deren Vor- und Nachteilen konfrontiert. Besonders die allgemeine Motorisierung der Nachkriegszeit führte auch zu einer enormen Zunahme von Unfällen im Straßenverkehr, weshalb die Verkehrserziehung so bedeutsam ist. Die Illustration stammt aus der Broschüre „1 Sekunde entscheidet – Ist dir deine Gesundheit lieb, dann ...“ aus den 1950er-Jahren. Ebenfalls bereits historischen Wert haben die beiden Kinderzeichnungen von ca.1970 auf S. 23 aus dem UNSERE KINDER-Redaktionsarchiv.

ZUSAMMENHANG TRAINING DER BASIS-SINNE MIT VERKEHRSERZIEHUNG UND -SICHERHEIT



für den Erfolg ist eine regelmäßige Praxis. Ein einmaliges Training reicht nicht aus, um das neu erworbene Wissen und Verhalten in den Alltag zu integrieren. Selbst bei regelmäßigem Üben ist zu bedenken, dass die Verhaltensstabilität bei Klein- und Vorschulkindern nicht gegeben ist. Aufgrund der noch fehlenden Abstraktionsfähigkeit von Kindern dieser Altersstufen braucht es unbedingt den realen Straßenraum als Übungsfeld. Optimalerweise beginnt das Training im geschützten Spielraum (z. B. im Gruppenraum des Kindergartens) und wird dann auf den Simulationsraum ausgedehnt (z. B. den Verkehrserziehungsgarten oder den Turnsaal). Schließlich wird es auf den realen Straßenraum übertragen, wobei auch hier empfehlenswert ist, zunächst in einer Wohnstraße oder Tempo 30-Zone zu beginnen. Nachhaltig erfolgreich kann Verkehrssicherheitsarbeit werden, wenn sie an allen drei Enden des pädagogischen Dreiecks ansetzt: bei Kindern, PädagogInnen und Eltern.

Verkehrserziehung im Kindergarten erfolgt in einem ersten Schritt über ein Training der Basissinne:

- des Taktiles Systems (Hautwahrnehmung, Berührung),
- des Kinästhetischen Systems (Körperspannung) und
- des Vestibulären Systems (Gleichgewicht).

Gut entwickelte Basissinne sind die Grundlage für hinreichend ausgebildete grob- und feinmotorische Fähigkeiten sowie für

immer besseres Hören und Sehen, was wiederum für die Gefahrenwahrnehmung im Straßenverkehr unabdingbar ist. In einem nächsten Schritt erfolgt über Stufen (siehe Grafik) ein Training vom zufälligen Schauen zum bewussten Wahrnehmen oder analog dazu für das Hören ein „Verkehrsgerausche-Quiz“. Natürlich sollen die Übungen auf die jeweiligen Lebensumstände der Kinder sowie der mit ihnen übenden Person abgestimmt sein. Und: Verkehrserziehung soll vor allem Spaß machen. Sie soll weder über- noch unterfordern und ohne viel Aufwand bzw. besondere Mittel in den Alltag integriert werden können. ■

Nachbemerkung der Redaktion

Außer in Vorarlberg wird das Stichwort „Verkehrserziehung“ in keinem der österreichischen Landesgesetze für die Arbeit der Kindergärten erwähnt. Auch im bundesländerübergreifenden Bildungsrahmenplan 2009 findet sich kein eindeutiger Hinweis auf das Thema. Der Wichtigkeit von Verkehrserziehung müssen sich Eltern und PädagogInnen also selbst bewusst werden, allein schon wegen der Unfallgefahr.

So gab es laut Statistik Austria im Jahr 2013 in Österreichs Straßenverkehr mehr als 2600 Unfälle, bei denen Kinder unter 14 Jahren beteiligt waren – 2941 wurden dabei verletzt, zehn Kinder starben. Es ist Aufgabe aller Beteiligten, Kinder dabei zu unterstützen, sicher durch den Straßenverkehr zu kommen und verantwortungsvolle Erwachsene zu werden.

Literatur

Maria Limbourg (2001). Psychologische Grundlagen der Lern- und Leistungsmöglichkeit von Kindern im Straßenverkehr. Vortrag beim 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 in Goslar, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, Hamburg, 2001. Verfügbar unter: <http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DocumentServlet?id=10965>

Sebastian Poschadel (2006). Prototypische Kinderunfälle im innerstädtischen Straßenverkehr. Von Unfallanalysen über Präventionsmöglichkeiten zur Entwicklung eines Unfallmodells. Dissertation an der Ruhr Universität Bochum.

Barbara Rollett (1993). Zur Entwicklung des Sicherheitsbewusstseins bei Kindern und Jugendlichen. In: Montada, L. (Hrsg.). Bericht über den 38. Kongress der deutschen Gesellschaft für Psychologie in Trier 1992, Bd. 2, Göttingen: Hogrefe.

Eine ausführliche Quellen- und Literaturliste ist zu finden unter: www.unsererinder.at (Aktuelle Ausgabe)

Hinweis

Die „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH“ setzt ihre verkehrspsychologische Kompetenz bundesweit als Anbieterin von Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Verkehrssicherheitsprojekten, verkehrspsychologischen Untersuchungen, Nachschulungen, Vorträgen, Seminaren und Forschung um. Seit Jänner 2014 bietet sie in Kooperation mit der AUVA Verkehrssicherheits-Workshops für Eltern von Kindergartenkindern sowie KindergartenpädagogInnen an. Infos/Kontakt: www.sicherunterwegs.at

Mag.^a Bettina Schützhofer

Jahrgang 1974 in Eisenstadt. Studium der Psychologie in Wien, seit 1999 im Bereich der Verkehrspsychologie (u. a. als Gerichtssachverständige) sowie als Lehrbeauftragte an mehreren Universitäten (dzt. in Wien) tätig. Geschäftsführerin der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen / Nachschulungen GmbH“, betreibt eine Klinisch-psychologische Praxis in Wien.

