

**W**

**Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste**

## **Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr**

- Ausarbeitung -



## **Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages**

Verfasser/in: [REDACTED]

Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr

Ausarbeitung WD 7 - 128/07

Abschluss der Arbeit: 15.06.2007

Fachbereich WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht,  
Umweltschutzrecht, Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

Telefon: [REDACTED]

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste sind dazu bestimmt, Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Verzeichnis der Grafiken</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung seit 1996</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Wie ein Kind seine Umwelt im Straßenverkehr wahrnimmt</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>Verkehrssozialisation</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Projekte zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr</b>	<b>11</b>
<b>7.</b>	<b>Verbesserungsvorschläge</b>	<b>12</b>
<b>8.</b>	<b>Verzeichnis der Anlagen:</b>	<b>13</b>
<b>9.</b>	<b>Literaturempfehlung</b>	<b>14</b>

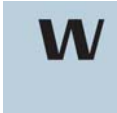
## **1. Verzeichnis der Grafiken**

### **Diagramme**

- 2.1 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder nach Art der Beteiligung seit 1996
- 2.2 Bei Straßenverkehrsunfällen 2005 verunglückte Kinder nach Art der Beteiligung
- 2.3 Verkehrsbeteiligung nach Altersgruppe 2005
- 2.4 Wochenverteilung verunglückte Kinder 2005
- 2.5 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder 2005 nach Geschlecht und Art der Beteiligung
- 2.6 Sicherung von Kindern unter 12 Jahren 2005
- 2.7 Sicherung von Kindern unter 6 Jahren 2005
- 2.8 Sicherung von Kindern 6 bis 12 Jahre 2005
- 2.9 2005 verunglückte Fußgänger und Radfahrer im Alter von 6 bis 15 Jahren

### **Schaubilder**

- 2.1 Verunglückte Kinder unter 15 Jahren 2005 nach Ländern



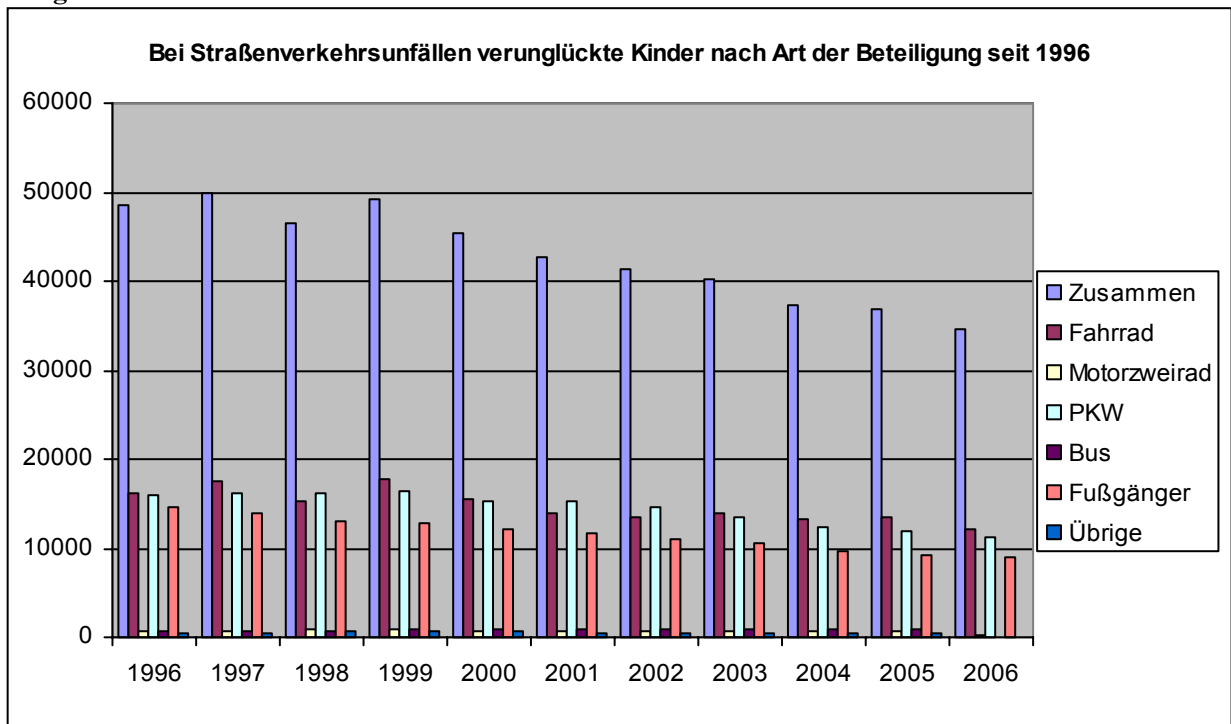
## 2. Einleitung

Der Straßenverkehr ist von Erwachsenen in erster Linie für Erwachsene konzipiert worden. Kinder egal welchen Alters wachsen aber in diesem Straßenverkehr auf und nehmen in jeder Altersgruppe aktiv an ihm Teil. Dadurch kommt es häufig zu Gefahren denen Kinder nicht gewachsen, teilweise sogar schutzlos ausgeliefert sind. Kinder nehmen ihre Umwelt anders wahr als Erwachsene. Wer die kindliche Wahrnehmung des Verkehrs nicht kennt und versteht, kann auch die Verkehrssicherheit für Kinder nicht erhöhen. Diese Ausarbeitung soll einen Überblick über die Entwicklung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in den vergangenen zehn Jahren liefern, die kindliche Wahrnehmung des Verkehrs erläutern, bereits vorhandene Konzepte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kinder vorstellen und weitere Lösungsvorschläge liefern.

## 3. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung seit 1996

Wie das Diagramm 2.1 zeigt ist die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Kinder<sup>1</sup> seit 1999 stetig gesunken, bei etwa gleichbleibender Gewichtung der unterschiedlichen Beteiligungsformen. Lagen 1996 bis 1999 die Werte zwischen 4,5 und 5 tausend verunglückten Kindern, sank die Anzahl auf 36.954 in 2005 und 34.524 in 2006.

Diagramm 2.1

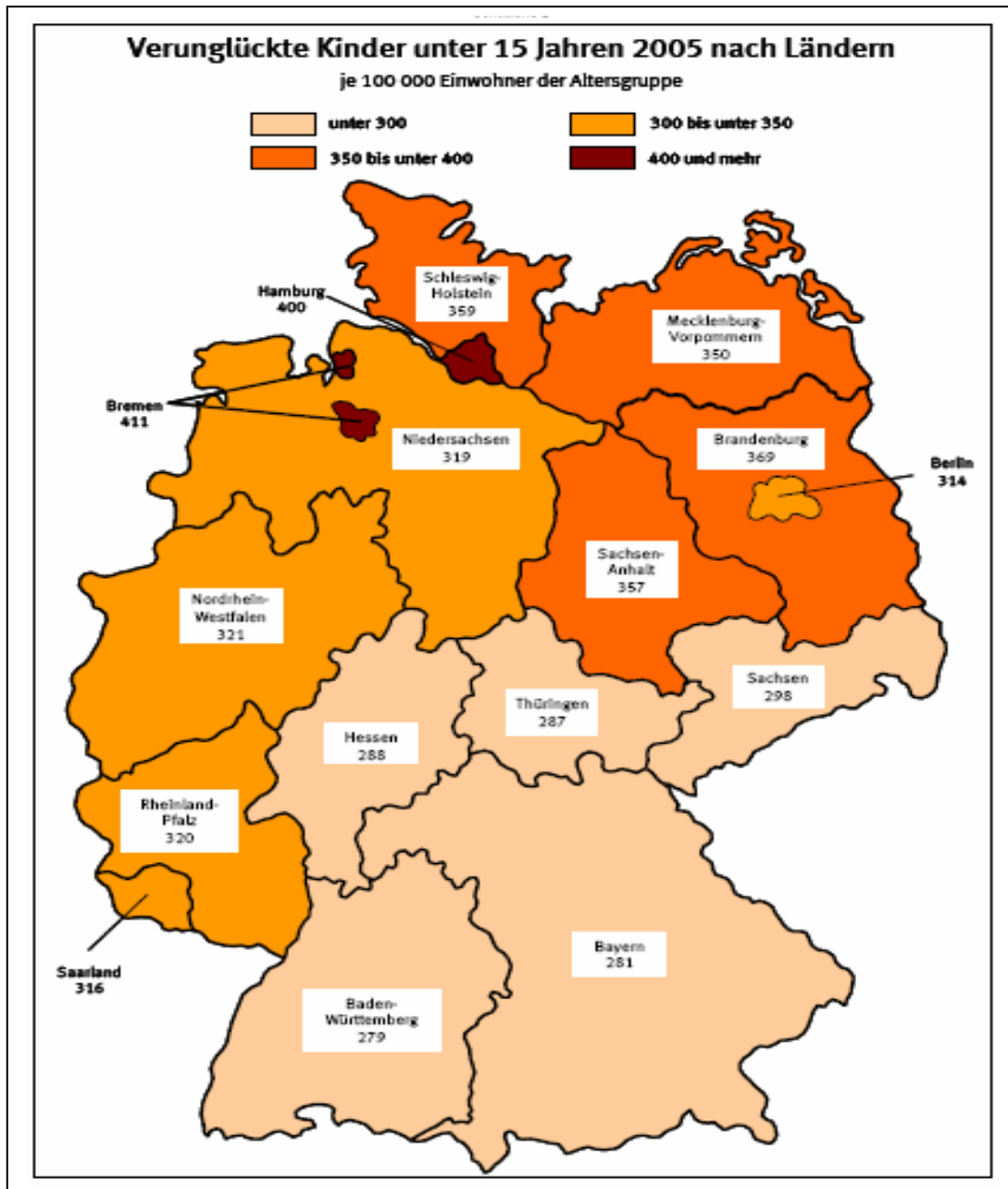


Datenquelle: Statistisches Bundesamt

1 Soweit nicht auf das Alter konkret Bezug genommen wird, sind Personen unter 15 Jahren gemeint.

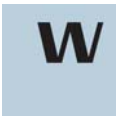
Davon sind 2005 159 Kinder und 2006 136 Kinder tödlich verunglückt. Betrachtet man die Zahl der 2004 getöteten Kinder je 1 Million Einwohner in Deutschland, nämlich 13, im Vergleich mit anderen Ländern, so ist die Zahl der tödlichen Unfälle von Kindern deutlich geringer als in vielen anderen Ländern. Italien, Finnland, Belgien, Frankreich, Türkei, Österreich, Lettland, Zypern, Schweiz und Dänemark haben mit 14 bis 20 nur geringfügig höhere Werte. Spitzenreiter hingegen ist Russland mit einem Wert von 52 getöteten Kindern je 1 Million Einwohner.

Schaubild 2.1



Quelle: Statistisches Bundesamt „Kinderunfälle im Straßenverkehr“, S.4

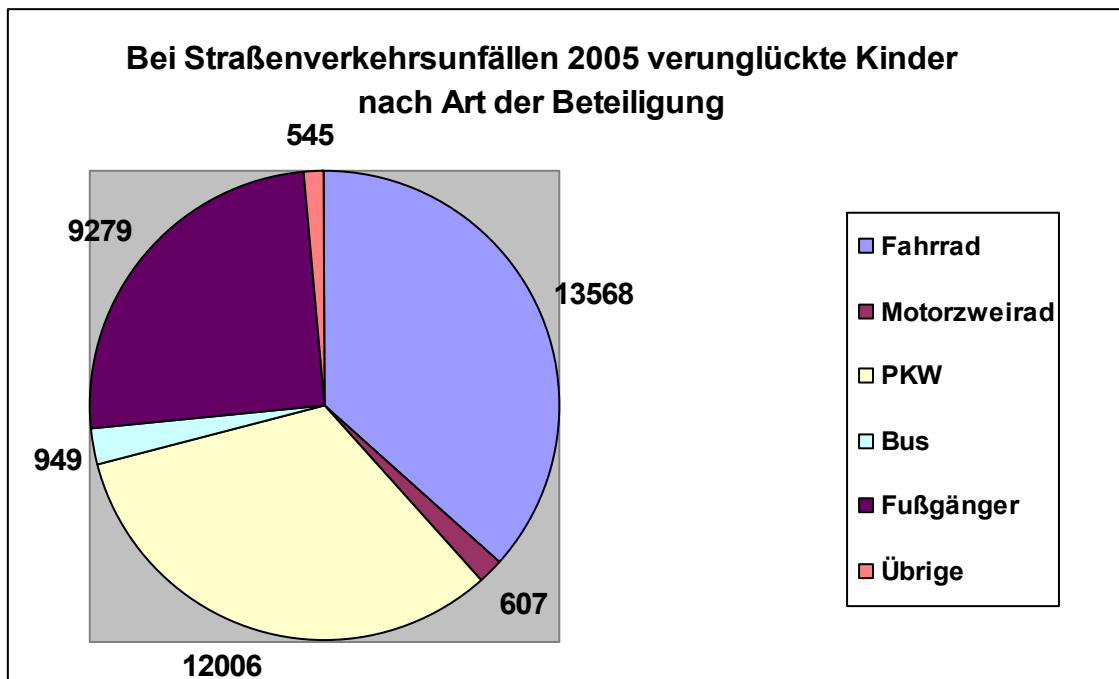
Das Verhältnis von verunglückten Kindern zur Einwohnerzahl, wie in Schaubild 2.1 dargestellt, zeigt in Bremen mit 411 verunglückten Kindern je 100.000 Einwohner die



stärkste Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr. Dicht gefolgt von Hamburg (400), Brandenburg (369), Schleswig-Holstein (359) und Sachsen-Anhalt (357). Baden-Württemberg und Bayern bildeten mit 279 und 281 verunglückten Kindern je 100.000 Einwohner die geringste Quote.<sup>2</sup>

Im Diagramm 2.2 wird anhand der Zahlen für 2005 noch deutlicher gezeigt, wie die unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsformen bei den Unfällen unter einander gewichtet sind. Während verhältnismäßig wenige Kinder im Bus oder auf dem Motorzweirad verunglückten, waren die meisten unfallbeteiligten Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im PKW unterwegs. Dabei ist das Fahrrad mit fast 14.000 verunglückten Kindern die häufigste Verkehrsbeteiligung. Es folgt die Zahl der im PKW verunglückten Kinder mit rund 12.000 und schließlich die der Fußgänger mit etwas über 9.000 verunglückten Kindern. Betrachtet man jedoch die einzelnen Altersgruppen, ergibt sich wieder ein unterschiedliches Bild.

**Diagramm 2.2**

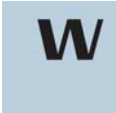


Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Bei Kindern unter 6 Jahren waren 2005 55 % der verunglückten Kinder mit dem PKW, 29 % zu Fuß und 10 % mit dem Fahrrad unterwegs. Bei den 6 bis 10 Jährigen waren 34 % Insassen im PKW, 33 % zu Fuß und 29 % mit dem Fahrrad unterwegs. Kinder im Alter über 10 Jahren verunglückten zu 51 % mit dem Fahrrad, zu 23% im PKW und zu 20 % als Fußgänger.<sup>3</sup> Das heißt, Kinder im Alter von unter sechs Jahren sind am häufigsten als Mitfahrer im PKW am Unfall beteiligt. Bei Kindern im Alter von sechs bis

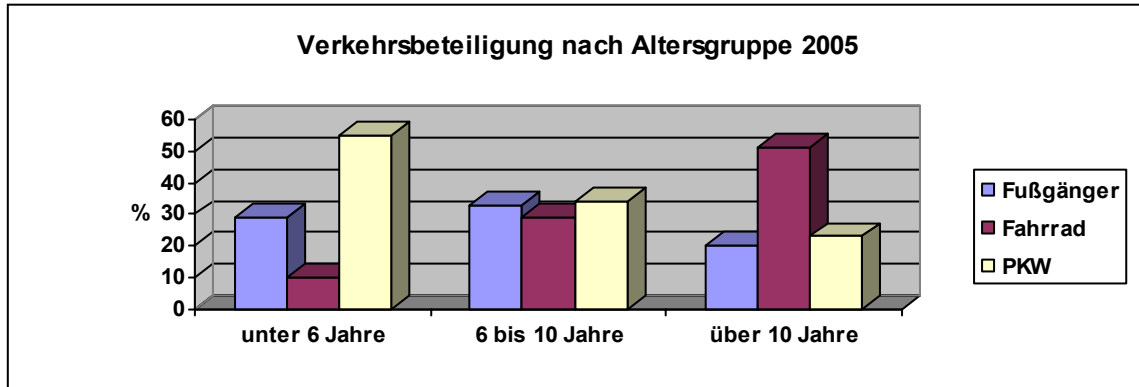
2 Siehe Anlage 1, S. 4.

3 Siehe Anlage 1, S. 5.



zehn Jahren verteilt sich die Beteiligungsform gleichmäßig auf die drei Bereiche Fußgänger, Radfahrer und PKW, während bei Kindern im Alter von über zehn Jahren die meisten Unfallbeteiligten auf dem Rad unterwegs waren.

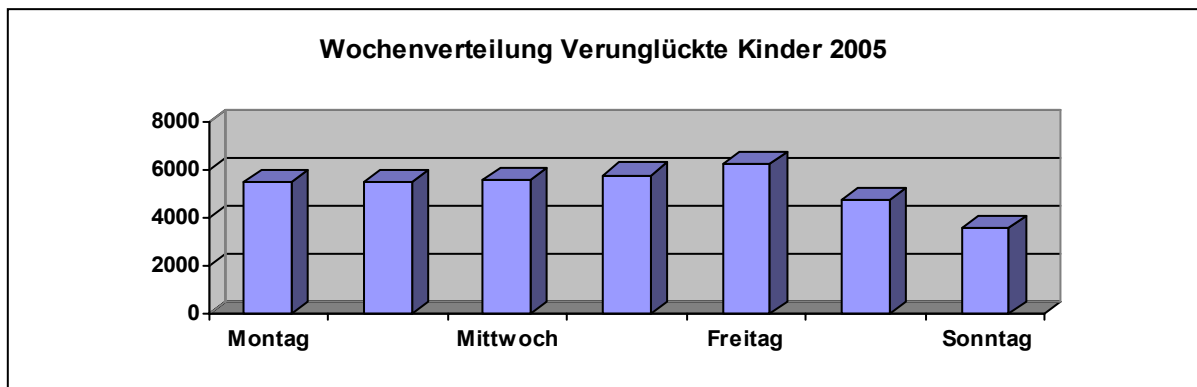
**Diagramm 2.3**



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Das Diagramm 2.4 zeigt, dass die meisten Verkehrsunfälle mit Kindern an Werktagen, vor allem Donnerstag und Freitag, passieren.

**Diagramm 2.4**



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Aus dem Diagramm 2.5 geht deutlich hervor, dass Jungen als Fahrradfahrer deutlich mehr gefährdet sind als Mädchen. Die höhere Gefährdungsquote könnte auf höhere Risikobereitschaft von Jungen gegenüber Mädchen hindeuten. Eine Studie von Flade und Limbourg (1997) hat auch gezeigt, dass Mädchen risikobewusster seien.<sup>4</sup> Nach dieser Studie nehmen Mädchen Gefahren im Verkehr häufiger wahr als Jungen. Zudem sind die Freizeitaktivitäten von Jungen und Mädchen häufig unterschiedlich. Während Jungen häufiger Sport treiben, haben Mädchen mehr kreative Hobbies.<sup>5</sup> Wie viel Einfluss von geschlechterspezifischer Sozialisation und Veranlagung tatsächlich auf die unterschiedlichen Unfallquoten ausgeht, ist jedoch nicht endgültig geklärt.

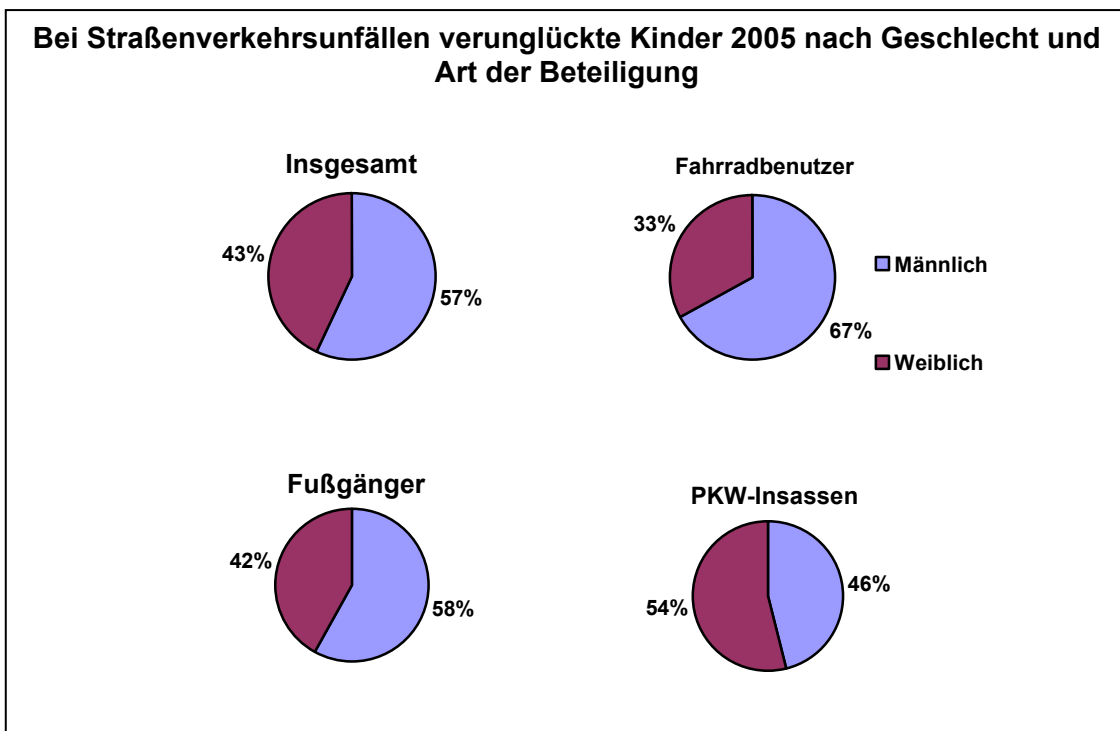
4 Schlag u. a., Kinderunfälle, S. 30.

5 A.a.O.





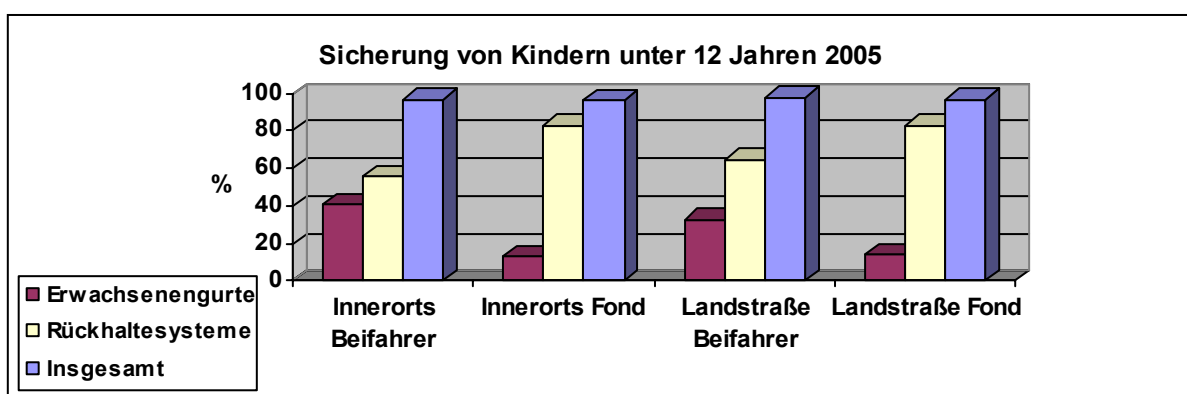
Diagramm 2.5



Quelle: Statistisches Bundesamt „Kinderunfälle im Straßenverkehr“, S. 6

Die folgenden drei Diagramme 2.6 / 2.7 / 2.8 machen deutlich, dass Kinder zwischen 6 und 12 Jahren häufig im Fahrzeug nicht richtig gesichert werden. Bei Kindern unter 6 Jahren werden zum größten Teil noch spezielle Rückhaltesysteme verwendet. Kinder im Alter zwischen 6 und 12 Jahren werden hingegen bei bis zu 55 % der Autofahrer mittels Erwachsenengurten gesichert.

Diagramm 2.6



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

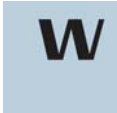
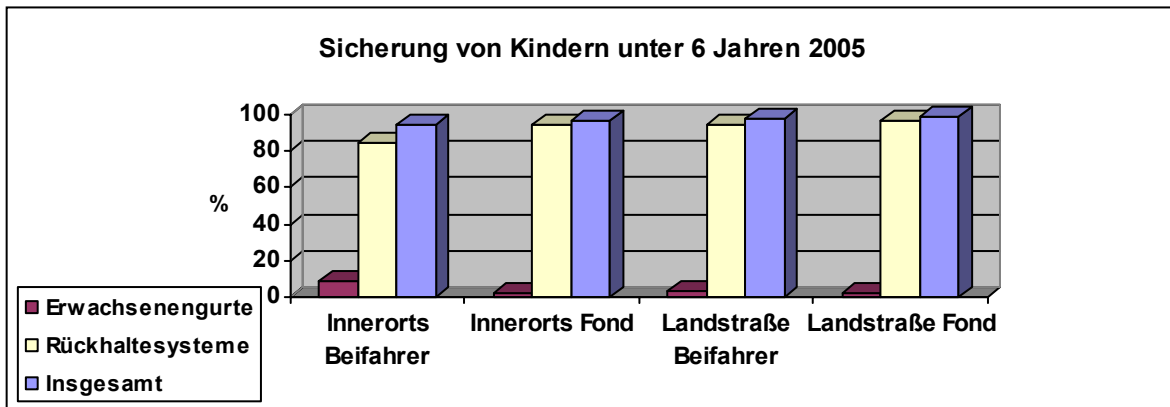
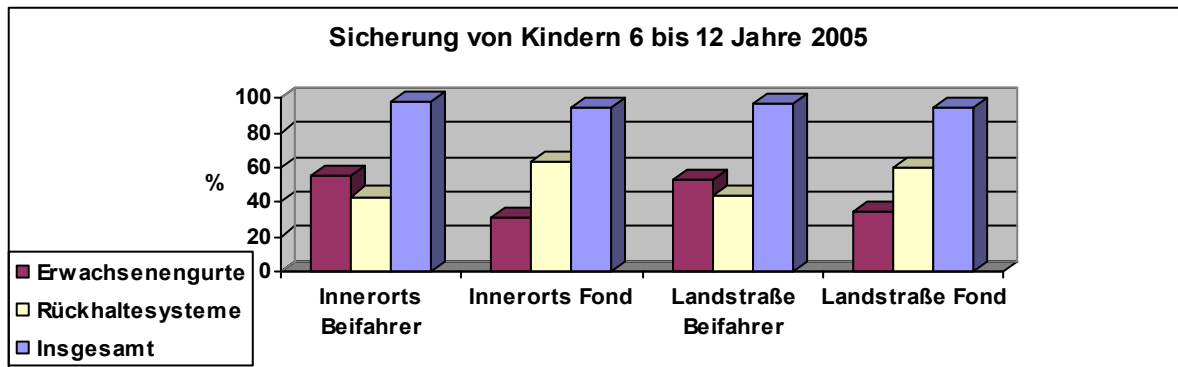


Diagramm 2.7



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

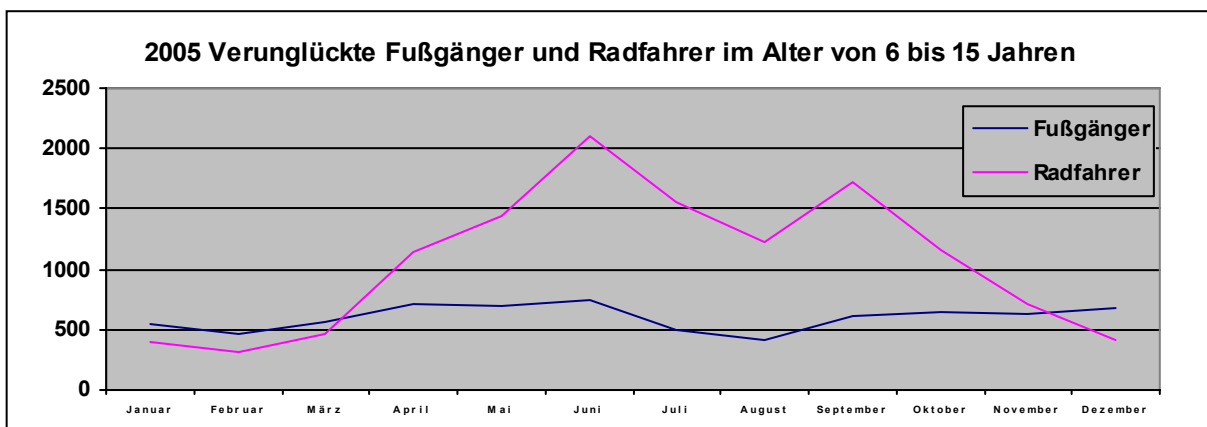
Diagramm 2.8



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

Anhand des Diagramms 2.9 wird deutlich, dass die Zahl der als Radfahrer verunglückten Kinder saisonal sehr unterschiedlich ist.

Diagramm 2.9



Datenquelle: Statistisches Bundesamt

#### 4. Wie ein Kind seine Umwelt im Straßenverkehr wahrnimmt

Kinder haben nicht schon von klein an ein realistisches Bewusstsein für Gefahren im Straßenverkehr. Bei den meisten Kindern entwickelt sich die Fähigkeit Gefahren im

Verkehr zu erkennen erst mit ca. 8 bis 10 Jahren.<sup>6</sup> Das Gefahrenbewusstsein von vor allem Vorschulkindern wird stark eingeschränkt durch das Vermischen von Realität und Phantasie. Kinder stellen sich vor, ihr Fahrrad sei ein Pferd, ein Auto oder ein Flugzeug, das Kind selbst sei eine Phantasiefigur.<sup>7</sup> Es fällt den Vorschulkindern hingegen schwer sich in andere Personen hineinzusetzen. Sie gehen von sich selbst aus, sie können sofort anhalten, also wird es das Auto auch können. Dass das Auto einen Bremsweg benötigt können sie sich nicht vorstellen. Sie können am Auto nicht erkennen, ob es abbremst oder abbiegen wird. Außerdem gehen sie davon aus, dass sie gesehen werden, wenn auch sie das Auto sehen. Das wird noch verstärkt dadurch, dass sie Fahrzeuge „personifizieren“. Die Scheinwerfer der Fahrzeuge wirken auf Kinder wie Augen. Gerade bei Dunkelheit kommt es hierdurch zu gefährlichen Fehleinschätzungen.<sup>8</sup>

## 5. Verkehrssozialisation

Das Lernen von Verhaltensweisen im Verkehr läuft auf unterschiedlicher Art ab. Man differenziert zwischen den Lernformen assoziatives und instrumentelles Lernen, und soziales und kognitives Lernen. Beim assoziativen Lernen, zu dem die klassische Konditionierung gehört, werden Reaktionen bei jemandem durch zeitlich-räumlich nahe Reize ausgelöst. Hat ein Kind Angst vor einem schnell fahrenden Auto entwickelt reicht beim nächsten Mal das Aufheulen des Motors bereits aus, um diese Angst hervorzurufen. Dem steht das operante Konditionieren als instrumentelles Lernen gegenüber, bei dem das Individuum für ein bestimmtes Verhalten belohnt oder bestraft wird. Gewünschtes Verhalten kann so verstärkt und ungewünschtes Verhalten abgeschwächt werden.<sup>9</sup> Eltern können gezieltes Mobilitätstraining betreiben, indem sie richtiges Verhalten der Kinder mit positiven Konsequenzen für das Kind verstärken. Positive Konsequenzen müssen häufig und immer sofort kommen, damit sie eine Wirkung erzielen. Das können ein Lob, Anerkennung oder elterliche Zuwendung sein, kleine Geschenke wie Gummibärchen oder Sammelaufkleber helfen dabei.<sup>10</sup> Kinder und Jugendliche - genauso wie Erwachsene - orientieren sich jedoch nicht nur an Belohnungen und Bestrafungen. Wichtig sind auch Vorbilder bzw. wichtige Bezugspersonen, wie Eltern,

---

6 Limbourg, Verkehrssicherheit für Kinder, in DAV 39. Dt. VGT, S. 40.

7 A.a.O.

8 Limbourg, a.a.O., S. 44.

9 Limbourg u. a., Mobilität, S. 82.

10 Limbourg u. a., Mobilität, S. 87.

Lehrer<sup>11</sup> oder der peer group.<sup>12</sup> Durch sie findet soziales Lernen oder „Lernen am Modell“ statt. Hier werden komplexe Verhaltensweisen, Fähigkeiten, Überzeugungen erworben.<sup>13</sup> Kinder übernehmen aggressives, kooperatives oder anders Verhalten durch das Modell-Lernen von ihren Vorbildern und Bezugspersonen. Wenn Eltern also im Auto auf andere Fahrer schimpfen oder durch aggressives Verhalten einen Parkplatz erlangen, hat das direkten Einfluss auf ihre im Auto befindlichen Kinder. Das gewinnt ganz besonders dadurch an Bedeutung, dass die Familie die erste Instanz ist, in der ein Sozialisationsprozess im Verkehr beginnt. Dabei spielen nicht nur die Eltern eine Rolle, auch Großeltern und Geschwister nehmen teil an der ersten Phase der Sozialisation. Jedoch sollten sich die Eltern bewusst sein wie wichtig ihre Vorbildfunktion gegenüber ihren Kindern ist, so kann das Beobachten, wie ein Elternteil die Straße bei rot überquert, einen ungeplanten sozialisierenden Einfluss auf das Kind ausüben.<sup>14</sup> Solche ungeplanten Einflüsse sind wesentlich wirksamer als geplante Einflüsse. Eltern müssen ihren Kindern also nicht nur sagen, wie sie sich im Verkehr verhalten sollen und dies mit ihnen üben, sondern auch selbst ein angemessenes Verhalten vorleben.

## **6. Projekte zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr**

1972 haben die Bundesländer sich im ersten Beschluss der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung an den Schulen darauf geeinigt, dass Verkehrserziehung in die Lehrpläne mit aufgenommen wird. Zunächst beinhaltete dieser jedoch lediglich eine Sicherheitserziehung. Die Verkehrserziehung beschränkte sich auf das Erlernen von Verkehrsregeln und Verkehrsschildern. 1994 wurde schließlich die noch aktuelle Empfehlung der Kultusminister beschlossen, mit der auch die Sozialerziehung, die Gesundheitserziehung und die Umwelterziehung mit aufgenommen wurden.<sup>15</sup> Die Bundesanstalt für Straßenwesen hält auf ihrer Webseite eine Auflistung der aktuellen Unterrichtsangebote der Schulen in den Bundesländern bereit.<sup>16</sup>

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat führt ein Programm zur Sicherheit für Kinder „Kind und Verkehr“ durch<sup>17</sup> Es ist gerichtet an Eltern von Kindergartenkindern. Speziell ausgebildete Moderatoren führen Veranstaltungen für Eltern durch, in denen diese

---

11 Soweit in dieser Ausarbeitung Begriffe verwendet werden, die sowohl eine männliche als auch eine weibliche Form haben, sind immer beide gemeint.

12 Peer group („Gruppe der Gleichaltrigen“ / „Gruppe der Gleichgestellten“) geht zurück auf die Beobachtung von Charles H. Cooley, dass gerade im Kindesalter die Orientierung stärker an Gruppenstandards bei Altersgenossen als bei den Eltern statt findet.

13 Limbourg u. a., Mobilität, S. 82 f.

14 Limbourg u. a., Mobilität, S. 86.

15 Siehe Anlage 5.

16 Siehe Anlage 2.

17 Siehe Anlage 4.

lernen können, welchen Beitrag sie selbst zur Verkehrserziehung ihrer Kinder leisten müssen. Die Teilnahme sowie das Informationsmaterial sind für die Eltern kostenlos.

2002 veröffentlichte die Bundesanstalt für Straßenwesen einen Bericht über Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Dieser Bericht liefert einen statistischen Überblick über die vorhandenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Demnach wurden 190 Maßnahmen von 52 Maßnahmenträgern ermittelt. 51,9 % (27) der Träger waren privat, 34,6 % (18) der Träger waren öffentlich und 13,5 % (7) wurden in Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Trägern getragen. Die Meisten der Maßnahmen widmen sich hierbei den Radfahrern (56,1 %) unter den Kindern und den Fußgängern (48,7 %).<sup>18</sup>

## **7. Verbesserungsvorschläge**

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern können planerische und technische Maßnahmen, legislative und überwachende Maßnahmen sowie kommunikative und erzieherische Maßnahmen herangezogen werden. Mit planerischen und technischen Maßnahmen wie der Errichtung von Gehwegnasen für einen besseren Blickkontakt zwischen Autofahrern und Fußgängern kann man dauerhaft Gefahrensituationen entschärfen. Verkehrsgesetze - in Verbindung mit einer Überwachung der Einhaltung dieser Gesetze - sind auch ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.<sup>19</sup> Jedoch bringen diese Maßnahmen alleine nicht ausreichend Verbesserung. Vielmehr muss die Verkehrserziehung früh ansetzen und die Entwicklung der Kinder in den unterschiedlichen Altersstufen begleiten. Verkehrserziehung bedeutet nicht nur Erziehung der Kinder, sondern vor allem der Eltern, da sie die ersten sind, die mit ihren Kindern gezielt Mobilitätstraining durchführen können. Jeder Ansatz zur Verkehrserziehung von Kindern sollte daher die Eltern mit einbeziehen. Verkehrserziehung bedeutet aber auch die konsequente Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer für die besondere Wahrnehmung der Umwelt durch Kinder. Das bedeutet, dass auch in den Fahrschulen der Umgang mit Kindern im Straßenverkehr sowohl in der Theorie als auch in der Praxis ein wichtiges Thema sein muss.

---

18 Siehe BAST, Heft M 139, S. 68.

19 Vgl. Limbourg u. a., Mobilität, S. 135 f.

## 8. Verzeichnis der Anlagen:

- „Verkehr - Kinderunfälle im Straßenverkehr“ 2005, veröffentlicht vom Statistischen Bundesamt, im Internet abrufbar unter dem Link „Statistikshop“ zu finden unter:

[http://www.destatis.de/themen/d/thm\\_verkehr.php](http://www.destatis.de/themen/d/thm_verkehr.php), anbei als

- Anlage 1 -

- Ausdruck der abgeschlossenen Forschungsprojekte zu Sicherheitskonzeptionen und Sicherheitskommunikation und zur Verkehrserziehung in Schulen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Im Internet abrufbar unter: <http://www.bast.de>, anbei als

- Anlage 2 -

- Merthan, Bärbel, „Verkehrserziehung im Kleinkindalter“, im Internet abrufbar unter dem Link:

[www.familienhandbuch.de/cmain/f\\_Fachbeitrag/a\\_Erziehungsbereiche/s\\_831.html](http://www.familienhandbuch.de/cmain/f_Fachbeitrag/a_Erziehungsbereiche/s_831.html)

- Anlage 3 -

- Sicherheit für Kinder, Programm „Kind und Verkehr“ vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V., Ausdruck der Informationen zum Programm im Internet, zu finden unter dem Link: <http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/vtn/fussgaenger/kinder.htm>, anbei als

- Anlage 4 -

- Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule, Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 17.06.1994, im Internet abrufbar unter dem Link [http://www.mk-intern.bildung-lsa.de/Bildung/be-kmk\\_verkehrserziehung.pdf](http://www.mk-intern.bildung-lsa.de/Bildung/be-kmk_verkehrserziehung.pdf), anbei als

- Anlage 5 -

- 2. ADAC-Symposium „Schulverkehrserziehung“, im Internet abrufbar unter dem Link: <http://afl.dillingen.de/service/verkehrserziehung/beratung/adac.pdf>, anbei als

- Anlage 6 -

## 9. Literaturempfehlung

W

- Schlag, Bernhard / Roesner, Dietmar / Zwipp, Hans / Richter, Susann; Kinderunfälle - Ursachen und Prävention, 1. Auflage April 2006 (in den Fußnoten zitiert als Schlag u. a., Kinderunfälle).
- Limbourg, Maria / Flade, Antje / Schönharting, Jörg; Mobilität im Kindes- und Jugendalter (in den Fußnoten zitiert als Limbourg u. a., Mobilität).
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2001, Veröffentlichung der auf dem 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen (in den Fußnoten zitiert als *Verfasser*, Titel, in DAV 39. Dt. VGT).
- Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 139, „Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder - Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft“ (in den Fußnoten zitiert als BAST, Heft M 139).

