

Mitteilung des Senats vom 8. Februar 2005

Verkehrssicherheit für Kinder optimieren

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/488 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welchen besonderen Risiken sind Kinder im Straßenverkehr ausgesetzt, und wie stellen sich diese im Vergleich zu den Hauptunfallursachen der Erwachsenen dar?

Erwachsene leben von der Erfahrung in verschiedenen Verkehrssituationen. Gefahren im Straßenverkehr werden in der Regel schnell erkannt und sofort verarbeitet.

Dadurch erfolgt automatisch die Umsetzung zur situationsbedingten, richtigen Verhaltensweise.

Kinder sind jedoch aus den verschiedensten Gründen (z. B. Entwicklung des Gehirns) noch nicht in der Lage, die Komplexität des Straßenverkehrs zu erfassen.

Der Orientierungssinn, das Gehör und das Sichtfeld sind bei Kindern nur begrenzt entwickelt. So werden z. B. Geschwindigkeiten und Entfernungen falsch eingeschätzt. Die Reaktionszeit ist gegenüber den Erwachsenen dreimal so lang. Außerdem fällt es Kindern oft schwer, rechts und links voneinander zu unterscheiden oder mit dem Gehör zu erfassen, aus welcher Richtung ein Fahrzeug kommt.

Hinzu kommt, dass Kinder sich ihre Umwelt vor allem spielerisch „aneignen“. Sie lassen sich dabei von spontanen Interessen, Ereignissen und Gefühlen leiten. Dabei ist die Konzentration auf den Straßenverkehr und das verstandesmäßige Handeln dem kindlichen Denken fremd. Aus diesem Grund überqueren Kinder auch völlig spontan eine Straße, ohne dabei auf den Verkehr zu achten.

Kinder sind demnach als Fußgänger und Radfahrer aus den oben genannten Gründen besonderen Risiken ausgesetzt.

Die häufigste Unfallart bei zu Fuß gehenden Kindern sind die so genannten Querungsunfälle. Hier ist das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen (z. B. parkende Fahrzeuge) gemeint. Bei den Rad fahrenden Kindern wird etwa die Hälfte der Unfälle durch beteiligte Autofahrer verursacht, die andere Hälfte durch die Kinder selbst. Ursachen hier sind Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr und die falsche Fahrbahnbenutzung (falscher Radweg oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile).

Die Hauptunfallursachen bei Erwachsenen ergeben sich im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen. Ein Vergleich ist demnach schwierig. Trotzdem seien hier das Problem Alkohol und Drogen, nicht angepasster Abstand, Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren, Vorfahrtsverletzungen und nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursachen genannt.

2. Wie stellen sich die neusten Erkenntnisse hinsichtlich der Schutzwirkung von Fahrradhelmen dar, und welche Konsequenzen lassen sich daraus für Bremen und Bremerhaven hinsichtlich der Einsetzung einer Helmpflicht für Kinder schließen?

Nach Einschätzungen von Fachleuten und verschiedenen Fachpublikationen kann das Verletzungsrisiko durch den Helm deutlich reduziert werden. Viele der getöteten Radfahrer könnten noch leben, wenn sie einen Helm getragen hätten. Diese Aussagen gelten für Radfahrer im Allgemeinen und sind nicht spezielle Ergebnisse im Bereich der Kinder.

Bei den untersuchten Verkehrsunfällen mit Kindern als Radfahrer im Land Bremen, wurden keine schwerwiegenden Kopfverletzungen, die durch das Tragen eines Helmes hätten vermieden werden können, festgestellt.

Die Frage der Einführung einer Helmpflicht für Kinder wurde schon häufiger thematisiert. Zu bedenken sind hierbei folgende Aspekte:

- die Einhaltung einer gesetzlichen Vorschrift müsste zu ihrer wirksamen Durchsetzung regelmäßig mit einer Buß- oder Verwarnungsgeldandrohung verbunden werden; Kinder bis 14 Jahre sind aber nicht strafmündig bzw. handeln im Sinne des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OwiG) nicht vorwerfbar,
- eine Buß- oder Verwarnungsgeldandrohung an die Personensorgeberechtigten (z. B. Eltern) scheidet aus, da sie nicht für das Verhalten der Kinder außerhalb ihres Blickfeldes strafrechtlich oder im Sinne des OwiG verantwortlich gemacht werden können,
- Kinder und noch stärker Jugendliche würden eine gesetzliche Pflicht, die nur sie trifft und die Erwachsenen ausnimmt, wegen der fehlenden Vorbildfunktion der Erwachsenen nur eingeschränkt akzeptieren. Sie würden der Vorschrift freiwillig kaum Folge leisten.

Die aus dem letzten Aspekt herzuleitende Konsequenz wäre die Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht für alle Radfahrer im Land Bremen. Hierbei ist jedoch die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zu beachten. Der Straßenverkehr ist eine Materie der konkurrierenden Gesetzgebung. Der Bund hat davon insbesondere mit dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Gebrauch gemacht und das Thema Helmpflicht in § 21 a Abs. 2 StVO geregelt. Radfahrer hat der Bundesgesetzgeber dabei nicht in die Pflicht genommen. Für eine ergänzende Regelung des Landes Bremen ist somit kein Raum.

Es wäre wünschenswert, wenn sich Erwachsene als Vorbild verhalten würden und somit Kinder veranlassen, ebenfalls einen Helm zu tragen. Die Einsicht in die Sinnhaftigkeit ist wichtiger als eine Gebotsvorschrift oder gar eine Sanktionsbewehrung.

Rund drei von fünf Kindern in den ersten sechs Lebensjahren tragen einen Helm. Bei den bis Zehnjährigen sind es nur noch zwei von fünf. Bei den Jugendlichen ist es höchstens einer von zehn. Je älter die Radfahrer sind, desto mehr tendiert die Helmtragequote gegen Null.

3. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen sieht der Senat kurz-, mittel- und langfristig vor, um das hohe Risiko Rad fahrender Kinder zu verringern?

Das Thema Verkehrssicherheit umfasst neben polizeilichen und verkehrserzieherischen Maßnahmen, auf die vor allem in der Antwort zu Frage 10 hingewiesen wird, im hohen Maße auch die Verkehrsführung im Wegenetz und damit die gebaute Infrastruktur.

Die Überprüfung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr war daher ein wichtiges Thema bei der Erstellung des Programms „Zielplanung Fahrrad“, bei dem es inhaltlich um die Entwicklung des Radverkehrs der nächsten zehn Jahre in Bremen geht. Danach konnte bezüglich der Auswertung von Unfällen in den Jahren 1999 bis 2000 ein vergleichsweise überraschend geringer Anteil von Kindern und Jugendlichen festgestellt werden. Etwa 20 % der hier an Unfällen beteiligten Radfahrer waren bis zu 18 Jahre alt, im Bundesdurchschnitt liegt

dieser Anteil in der Regel fast doppelt so hoch. Dennoch ist in der Gesamtunfallbilanz genug Anlass gegeben, dem Thema Verkehrssicherheit weiterhin den höchsten Stellenwert bei der Gestaltung des Radverkehrsnetzes einzuräumen. Demzufolge ist das zurzeit bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmenprogramm aus der Zielplanung in erster Linie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgerichtet. Dabei geht es insbesondere um die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr an Strecken und Verkehrsknoten und die verkehrssichere bauliche Gestaltung von Radwegen im Bereich von Grundstückszufahrten und Einmündungen, an denen sich ein Großteil der Unfälle ereignet. Die technischen Regelwerke halten hierfür bewährte und geprüfte Lösungen bereit, die dem Maßnahmenprogramm zu Grunde liegen und in deren Ausgestaltung auch die Ergebnisse der Unfallforschung der letzten Jahre eingeflossen sind.

Eine Überprüfung der Situationen vor den Grundschulen hat ergeben, dass die Grundschulen entweder bereits mit Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen ausgestattet sind oder sich im Bereich von Tempo-30-Zonen befinden.

Dadurch sind die Risiken bereits verringert, sodass gegenwärtig keine weiteren Maßnahmen vorgesehen sind, es sei denn, im Einzelfall ergibt sich die Notwendigkeit für weitere Maßnahmen.

Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit war die Einführung der Verkehrsunfallkommission im Jahre 2000. Auf ihre Zusammensetzung und Arbeitsweise wird in Frage 8 detailliert hingewiesen.

Die Stadt Bremerhaven veranstaltet als eine von zehn Städten im Bundesgebiet einen „Runden Tisch Radverkehr“, dessen Ergebnisse in einem Leitfaden zur kommunalen Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans genutzt werden soll.

Im Rahmen dieser Veranstaltung sollen in Diskussionen mit dem Bürger nicht nur Themen zur Verbesserung der Infrastruktur des Radverkehrs, sondern auch Themen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erörtert werden.

4. Wie beurteilt der Senat die Möglichkeiten, Informationsveranstaltungen zum neuesten Entwicklungsstand in der Verkehrssicherheitsforschung ähnlich dem gerade in Bremen durchgeführten Aktionstag zu initiieren, zu fördern und zu veranstalten?

Informationsveranstaltungen zum neuesten Entwicklungsstand in der Verkehrssicherheitsforschung sind zu begrüßen und finden anlass- bzw. projektbezogen regelmäßig statt. Sie zu initiieren verlangt eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Ressorts (Bildung, Verkehr, Inneres). Je nach gewähltem Themengebiet sollten darüber hinaus weitere Institutionen mit einbezogen werden (ADAC, ADFC, Verkehrswacht, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Gesamtverband Deutscher Versicherer u. a.).

Bekannte Aktionen sind aus Bremen das Projekt „Fairkehr“ und aus Bremerhaven „FahrRad2004“. Ähnliche Aktionen sind auch in der Zukunft geplant.

5. Welche Möglichkeiten bestehen nach Ansicht des Senats, einen Kinderverkehrsübungsplatz als Trainings- und Informationszentrum für Kinder einzurichten?

Seit dem Jahr 2000 wird unter Federführung der Ortspolizeibehörde Bremerhaven gemeinsam mit dem Schulamt, dem Beirat für Verkehrserziehung (Schule), dem Amt für Sport und Freizeit und der Verkehrswacht Bremerhaven geplant, in Bremerhaven eine zentrale Jugendverkehrsschule (Verkehrsübungsplatz als Trainings- und Informationszentrum für Kinder) einzurichten.

Diese multifunktionale Anlage zur Förderung der sicherheitsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten (insbesondere Motorik- und Wahrnehmungstraining) soll Kindern unter Anleitung der Eltern auch nachmittags zum Üben zur Verfügung stehen.

Die Finanzierung des Projektes hat der Förderverein für polizeiliche Prävention und Polizeigeschichte Bremerhaven e. V. zugesagt. Die Planungen gehen je nach Ausbau von ca. 10.000 bis 30.000 Euro Kosten aus. Die für eine Umsetzung erforderliche politische Entscheidung steht allerdings noch aus.

Für Bremen wären solche Möglichkeiten wünschenswert. Konkrete Planungen analog Bremerhavens gibt es allerdings in diesem Bereich nicht.

6. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, ähnlich dem Vorgehen in Niedersachsen, im Sachkundeunterricht der Grundschulen Verkehrsunterricht und „Fahrradführerschein“ als feste Bestandteile zu verankern?

Im gültigen „Rahmenplan Sachunterricht“ der Primarstufe heißt es unter 2.2 Lernfeld:

„Kinder erkunden ihr Gemeinwesen; Verkehrserziehung/Mobilitätserziehung“.

Die Intentionen dieses Lernfeldes sind Straßen und Verkehrswege als Grenzen und Verbindungen wahrzunehmen und sich hier angemessen bewegen zu können sowie Verkehrsregeln für Fußgänger Radfahrer kennen zu lernen.

Inhaltlich werden Themen vorgeschlagen, wie z. B.

- Sicherheit auf dem Schulweg,
- mit der Klasse unterwegs (Nahverkehrsmittel),
- Straßen im Schulbezirk,
- als Fahrradfahrer unterwegs (Fahrradführerschein),
- Spielen auf der Straße.

Durch diese Vorgabe im Rahmenplan sind alle Grundschulen aufgefordert, sich intensiv mit der Verkehrserziehung und dem Erwerb des sog. Fahrradführerscheins (in Klasse 4) zu beschäftigen.

Die Verfügung 18/2003 („Verkehrserziehung in der Grundschule“) regelt das Verfahren im Detail:

- Theoretische Ausbildung: im Sachunterricht durch die betreffende Lehrkraft;
- praktische Ausbildung: durch den Kontaktpolizisten (KOP) des jeweiligen Reviers.

Der Verkehrsunterricht und der Fahrradführerschein sind fester Bestandteil im Sachkundeunterricht der Schulen in Bremen.

Die Verfügung 18/2003 gilt nicht für Bremerhaven. Gleichwohl ist der Verkehrsunterricht und der Fahrradführerschein fester Bestandteil des Sachkundeunterrichtes.

7. An welchen Stellen im Lande Bremen bestehen erhöhte Risiken für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg?

Erhöhte Risiken oder Unfallhäufungen auf dem Schulweg sind in Bremen aufgrund der vorhandenen Daten nicht erkennbar. Allerdings gibt es bei der Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizei auch keine Spezifikation in diesem Bereich. Rückschlüsse lassen sich nur aus den Aussagen der Beteiligten, der Uhrzeit und der Örtlichkeit ziehen. Außerdem werden nicht alle Verkehrsunfälle angezeigt bzw. der Schulbehörde gemeldet.

Aus der Verkehrsunfallanalyse der Stadt Bremerhaven für die Jahre 2001 bis 2004 ergeben sich Unfallhäufungen von Kindern insbesondere im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen. Hierbei handelt es sich allerdings um Straßenzüge, die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und der Verkehrsdichte überproportional hoch vom Verkehrsunfallgeschehen frequentiert werden. Typische örtliche Brennpunkte vor Schulen oder Kindergärten gibt es in Bremerhaven nicht.

8. Welche Maßnahmen ergreift der Senat zur Entschärfung dieser gefährlichen Stellen, und wie arbeitet der Senat mit den Elternvertreterinnen und Elternvertretern zusammen?

In Bremen werden Anliegen, die an die Straßenverkehrsbehörde herangetragen werden, in Zusammenarbeit mit der Schule, den Elternvertretern, der Polizei Bremen und den örtlichen Gremien behandelt. Allgemeine Schulwegmaßnahmen, die sich derzeit in der Umsetzung befinden sind z. B. die Änderung der Signalisierung der Lichtsignalanlage Erlenstraße/Langemarckstraße, der

Bau von Überquerungshilfen Anna-Stiegler-Straße/Agnes-Heineken-Straße sowie umfangreiche Fahrbahnmarkierungen in der Frieslandstraße. In Planung befinden sich Maßnahmen im Bereich Schulzentrum Ellener Feld, Schule Uphuser Straße und in Borgfeld (hier: Querungshilfen Krögersweg, Borgfelder Landstraße und Bürgermeister-Kaisen-Allee; Nachrüstung der Lichtsignalanlage Borgfelder Heerstraße/Borgfelder Landstraße).

Weitere allgemeine Maßnahmen sind:

- der Einsatz von Schülerlotsen (zurzeit nur in Habenhausen an der Bekenntnisschule); diese werden durch die Polizei Bremen ausgebildet,
- der Einsatz von Elternlotsen (zurzeit nur in Oberneuland); Eltern werden ebenfalls durch die Polizei Bremen geschult,
- Geschwindigkeitsüberwachung vor Schulen und im Umfeld durch die Polizei,
- höhere Präsenz von Kontaktpolizisten vor Schulen zu den relevanten Uhrzeiten,
- starke Öffentlichkeitsarbeit zum Schulbeginn, z. B. durch Aufhängen von Plakaten „Achtung Schulbeginn“.

In Bremerhaven wird neben den o. a. Maßnahmen überprüft, ob sich die Schule in einer Tempo-30-Zone befindet. Sollte dies nicht der Fall sein, wird ortsbezogen die Geschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h herabgesetzt.

Unfallbrennpunkte werden durch die dafür eingerichtete Verkehrsunfallkommission analysiert und bearbeitet. Die Unfallkommission gibt es in Bremen und Bremerhaven seit dem Jahre 2000 und ist wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Unfallkommission der Stadtgemeinde Bremen setzt sich aus ständigen Vertretern des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, des Bauamtes Bremen-Nord, des Amtes für Straßen und Verkehr sowie der Polizei Bremen zusammen. Die Unfallkommission „Land“ ergänzt sich aus Vertretern der zuständigen Ämter der Stadtgemeinde Bremerhaven.

In Bremerhaven findet neben den Sitzungen der Unfallkommission einmal im Monat eine Besprechung der Amtsleiter statt, in der Verkehrsangelegenheiten erörtert werden (so genannte Verkehrsbesprechung).

Eine Zusammenarbeit der Polizei mit Elternvertreterinnen und Elternvertretern erfolgt in Bremerhaven anlassbezogen durch einen Verkehrssicherheitsberater der Ortspolizeibehörde sowie durch die Kontaktpolizisten.

9. Inwiefern stellt der Senat eine ressortübergreifende Zusammenarbeit bei dieser Problematik sicher, und wie stellt sich die Kooperation mit der Polizei dar?

In Bremen arbeitet die Schulbehörde seit langem intensiv und erfolgreich mit der Polizei Bremen zusammen. Ansprechpartner für die Schulbehörde ist die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei Bremen. Zusätzlich gibt es enge Kontakte zwischen Schulen und anderen Einrichtungen mit den örtlich zuständigen Kontaktpolizisten.

Die Polizei Bremen arbeitet ebenfalls eng mit den Verkehrsbehörden im Rahmen der Verkehrsunfallkommission zusammen. Die Verkehrsunfallkommission analysiert Unfallbrennpunkte und versucht, unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen, diese zu entschärfen. Nicht oder erst später zu entschärfende Brennpunkte werden durch die örtlichen Verkehrssachbearbeiter und Kontaktpolizisten beobachtet. Kinder werden von ihnen auf die besonderen Gefahren hingewiesen und gegebenenfalls zu relevanten Zeiten begleitet.

Im Rahmen der täglichen Arbeit findet zwischen der Polizei Bremen und der Straßenverkehrsbehörde ebenfalls eine enge Zusammenarbeit statt.

In Bremerhaven arbeiten Schule und Polizei von der 1. bis zur 4. Klasse eng zusammen.

Die Ortspolizeibehörde Bremerhaven agiert in ihrem Zuständigkeitsbereich auf dem Tätigkeitsfeld „Sicherheit für Rad fahrende Kinder“ darüber hinaus

insbesondere mit der Verkehrswacht Bremerhaven, dem ADAC sowie dem „Förderverein für polizeiliche Prävention und Polizeigeschichte Bremerhaven e. V.“. Die Kooperation aller beteiligter Institutionen wird als positiv bewertet.

10. Von wem wird derzeit an Bremer Schulen der Verkehrsunterricht wahrgenommen, und inwiefern werden Polizeibeamte im Verkehrsunterricht eingesetzt?

An Bremer Schulen wird der theoretische Verkehrsunterricht durch eine Lehrkraft im Sachunterricht durchgeführt. Die Polizei Bremen unterstützt die Schulen auf Anfrage und hilft gegebenenfalls bei der praktischen Verkehrserziehung. Hierbei werden Kontaktpolizisten, aber auch die Verkehrssicherheitsberater tätig. Dies gilt insbesondere bei dem Erwerb des Fahrradführerscheins.

Ein Mal pro Woche erscheint in Bremer Schulen die Puppenbühne der Polizei Bremen. Einen ganzen Schultag sind zwei Polizeibeamte und eine Polizeibeamtin mit den Kindern beschäftigt. Sie bringen den Kindern auf spielerische Art die wichtigsten Verkehrsregeln bei.

In Bremerhaven bilden alle Grundschulen zusammen mit der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung einen Arbeitskreis, der gemeinsam die Standards für den Verkehrsunterricht der Schulen erstellt.

In der Schule wird im Sachkundeunterricht dieses Thema von den Pädagogen wahrgenommen. Die Radfahrausbildung wird von den Polizeibeamten/Kontaktpolizisten in insgesamt sechs Unterrichtsstunden in Theorie und Praxis durchgeführt.