

PIN Talk 6. Mai 2009

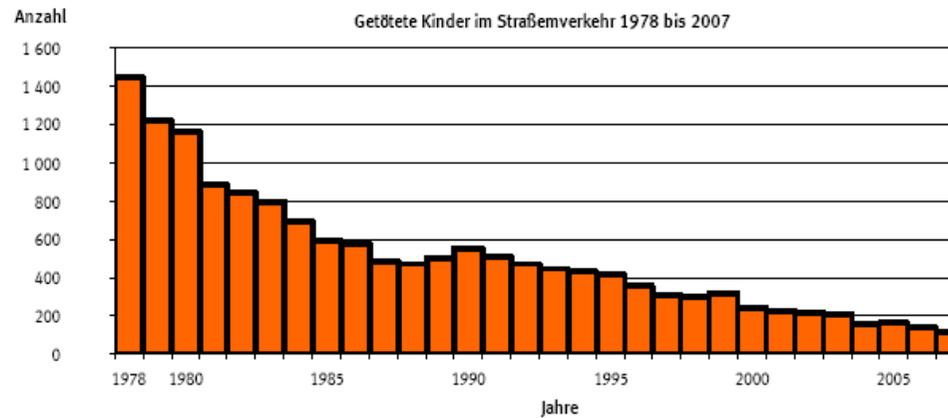
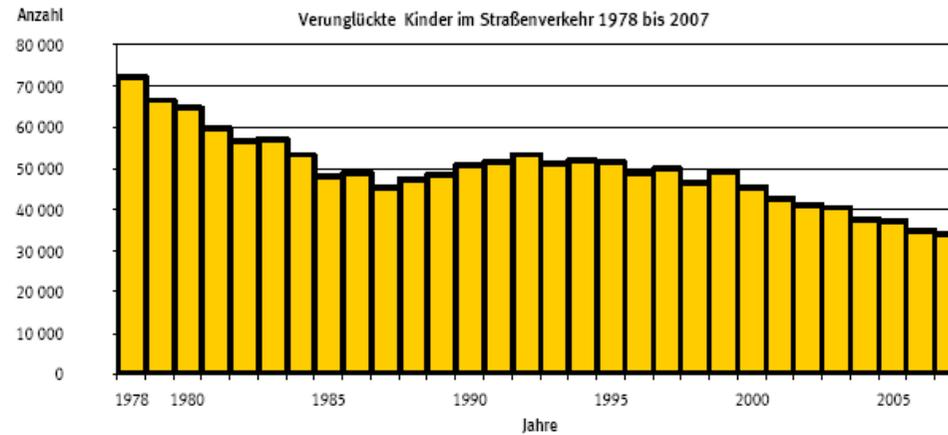
Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr

Andreas Bergmeier, Referent Kinder und Jugendliche



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Verunglückte und Getötete Kinder 1978 bis 2007



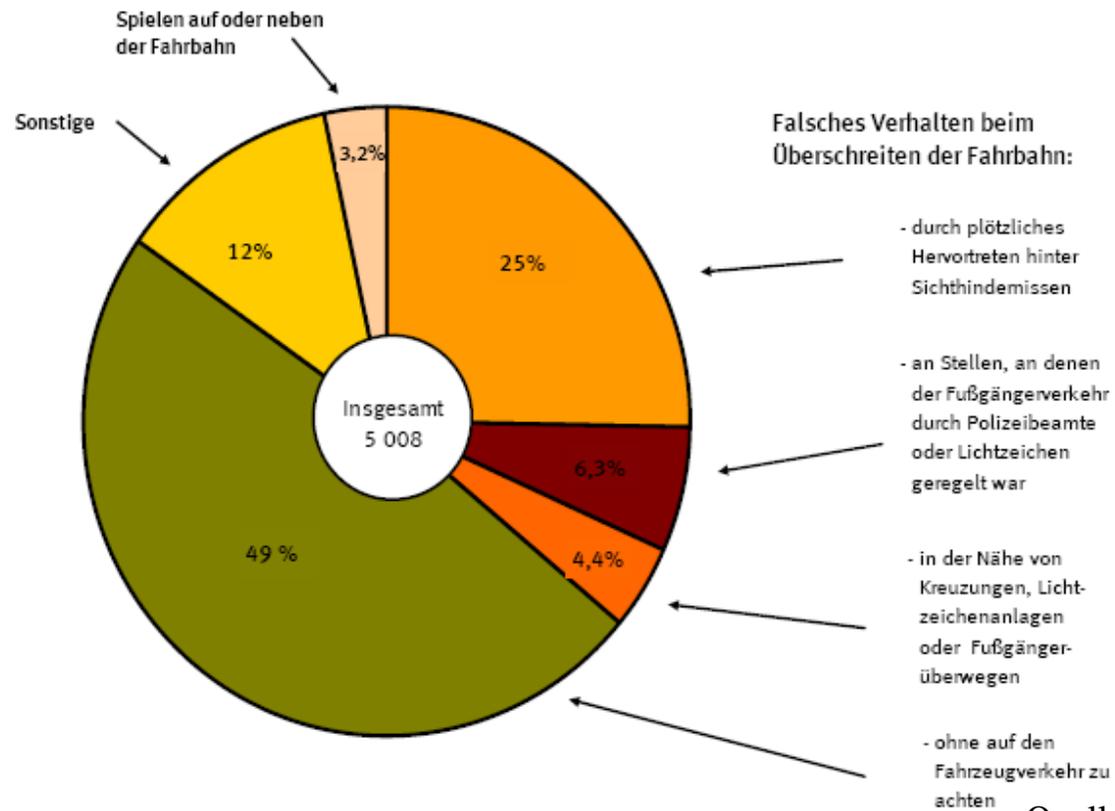
Quelle: Destatis, 2007



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Fehlverhalten der Fußgänger

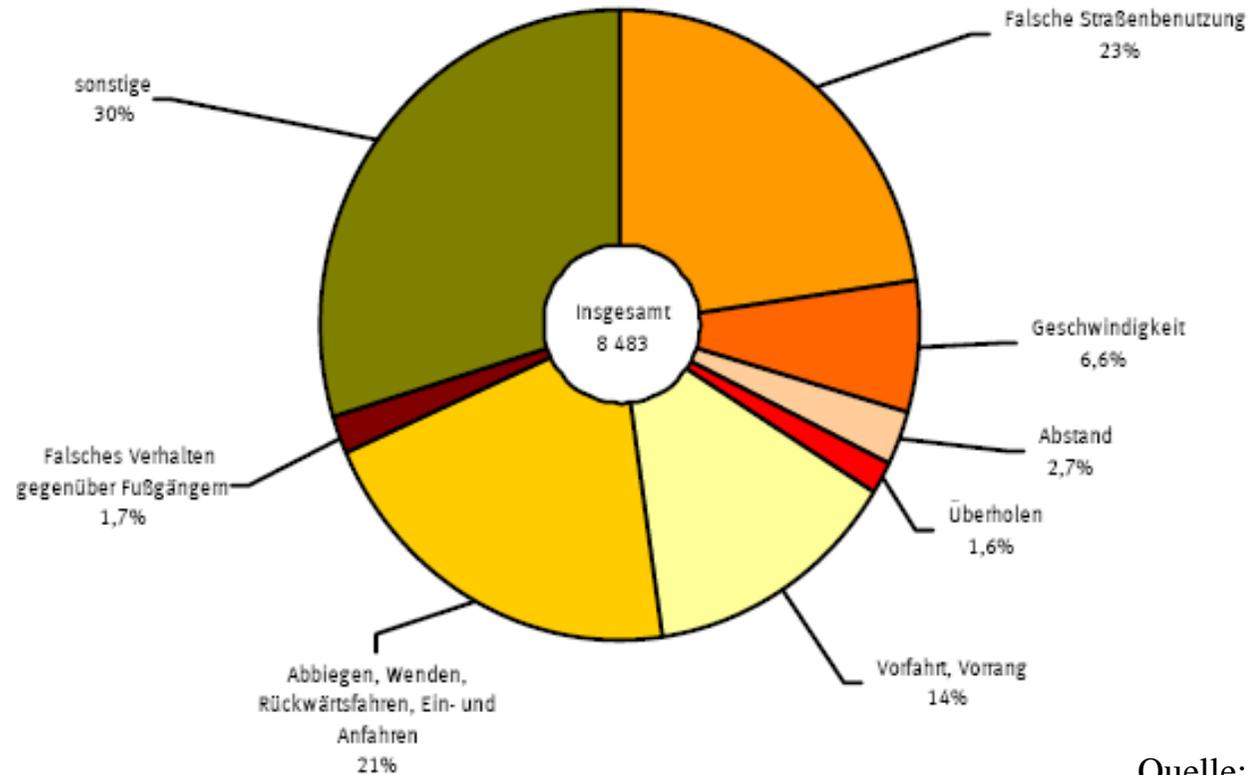
Alter: 6-15 Jahre, 2007



Quelle: Destatis, 2007

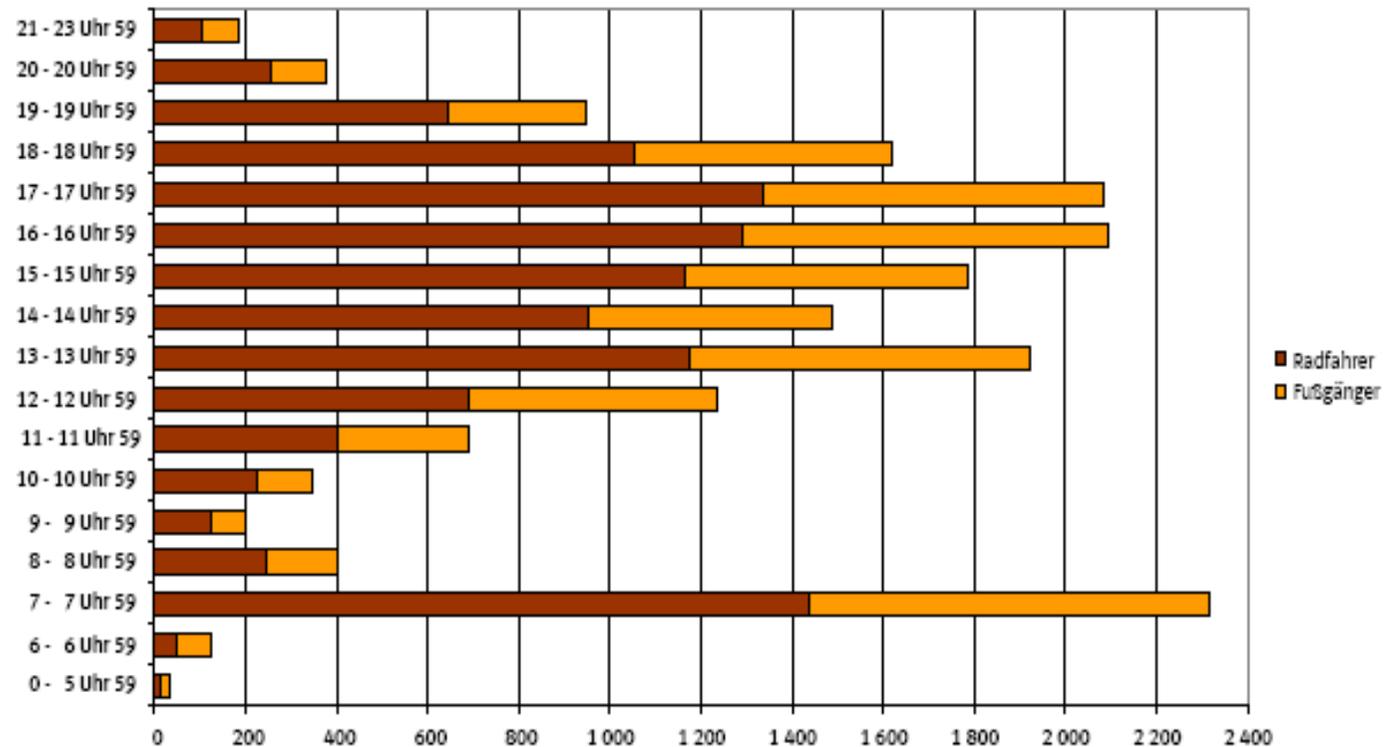
Fehlverhalten der Radfahrer

Alter: 6-15 Jahre, 2007



Verunglückte Fußgänger und Radfahrer

Alter: 6-14 Jahre 2007 nach Tageszeit

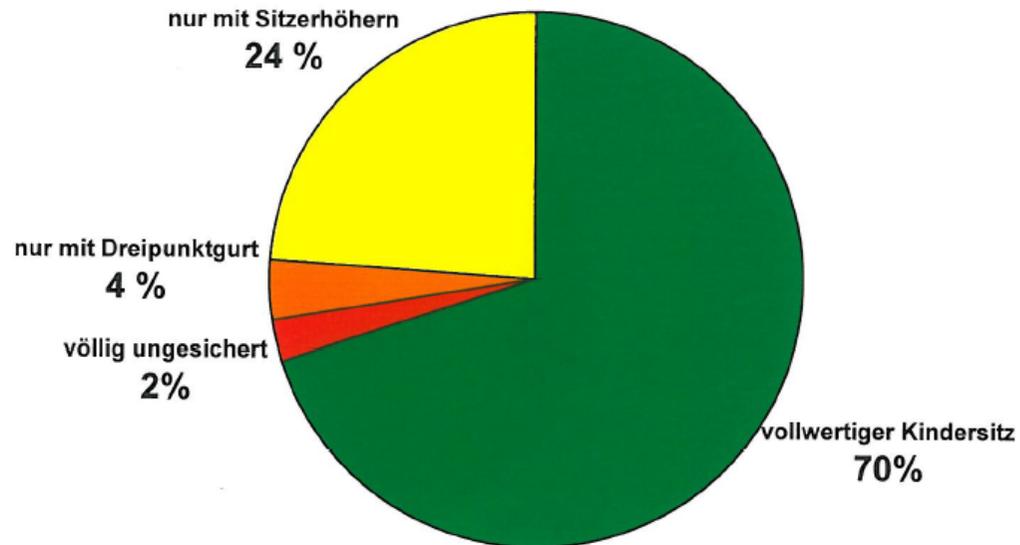


Sicherung von Kindern im Pkw auf dem Weg zum Kindergarten

ADAC Kindersitzcheck 2008

Sicherung von Kindern im Pkw
auf dem Weg zum Kindergarten

Stichprobe: 164 Fahrzeuge mit insgesamt 244 Kindern in 6 Städten



**fehlerhafte Sicherung (misuse) in den Kategorien "grün" und "gelb" zusammen: 11 %*

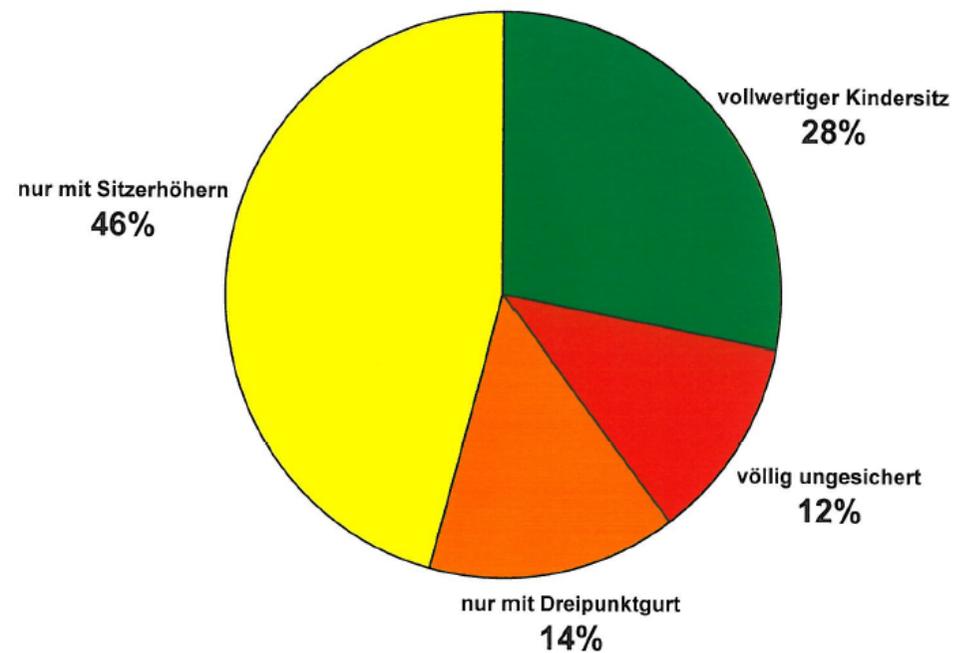


Sicherung von Kindern im Pkw auf dem Weg zur Schule

ADAC Kindersitzcheck 2008

Sicherung von Kindern im Pkw auf dem Weg zur Schule

Stichprobe: 187 Fahrzeuge mit insgesamt 281 Kindern in 7 Städten



*fehlerhafte Sicherung (misuse) in den Kategorien "grün" und "gelb" zusammen: 11 %



Verkehrsbeteiligungsart und Unfälle

- Kinder verunglücken überdurchschnittlich häufig als Fußgänger und Fahrradfahrer
- Aber: Kinder unter 6 Jahren zu 57% im PKW, zu 27% als Fußgänger
- Zwischen 6 und 10 Jahren: 37% als PKW Insasse, 33% als Fußgänger, 26% Radfahrer
- Über 10 Jahren: zu 49% als Radfahrer und 20% als Fußgänger.



These 1

Für die Zahl der Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr gibt es keine akzeptablen Untergrenzen. Es muss oberstes Ziel aller Aktivitäten zur Verkehrssicherheit sein, alle im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu vermeiden. Auch wenn eine solche Zielvorgabe unrealistisch erscheint, eignet sie sich als Vision (Vision Zero). Eine konkrete quantitative Zielvorgabe zur Reduzierung der Zahl an getöteten bzw. schwerverletzten Kindern im Straßenverkehr ist notwendig



These 2

Zur Verbesserung des Sicherheitsrisikos von Kindern im Straßenverkehr müssen die schulischen und außerschulischen Maßnahmen zur Verkehrserziehung weiter verstärkt werden; darüber hinaus ist eine kindgerechtere Gestaltung des Verkehrssystems anzustreben.



These 3

Eine erfolgreiche schulische Verkehrssicherheitsarbeit braucht eine gesicherte Finanzierung. Es müssen Eltern, Kinder, Lehrer und die Polizei eingebunden sein.



These 4

Kinder aus bildungsfernen Familien dürfen bei den Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht in Vergessenheit geraten. Ihre Erreichbarkeit muss vor allem institutionell (Kindergarten, Schule) sicher gestellt sein.



These 5

Durch flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts können die Unfallzahlen von Kindern im Straßenverkehr deutlich gesenkt werden.



These 6

Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder muss von konsequenter und kontinuierlicher Überwachung flankiert sein.



These 7

Die Sicherung von Kindern im PKW ist nicht zufriedenstellend. Ein Grund könnten die erheblichen Kosten sein, die zur Anschaffung passender Rückhaltesysteme für ein Kind aufgebracht werden müssen. Eine finanzielle Entlastung beim Kauf von Kindersitzen erhöht die Sicherungsquote auch in Deutschland.

