



Wichtige Ergebnisse aus unserem Kongress

„Kinderunfälle im Straßenverkehr“ am 17. und 18. November 2015 in der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster-Hiltrup

Am Ende der Veranstaltung wurde die wichtigsten Ergebnisse des zweitägigen Kongresses auf Grundlage der Referentenbeiträge und der sich anschließenden Diskussionen gemeinschaftlich in folgenden Punkten zusammengefasst.

1. Die Präventionsarbeit zur Verkehrssicherheit und die Verkehrserziehung sind unverzichtbar. Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit von Minderjährigen obliegt in erster Linie dem unmittelbaren sozialen Umfeld. Der Staat hat aber ebenfalls Sorge zu tragen:
 - Verkehrs- und Mobilitätserziehung kann nur dann nachhaltig erfolgreich sein, wenn ein interdisziplinärer Ansatz verfolgt wird. Verkehrs- und Mobilitätserziehung beginnt optimaler Weise schon im Kindergartenalter und hört nie auf.
 - Die Beteiligung der Polizei an der Verkehrserziehung an Schulen ist unverzichtbar.
 - Eine selbstständige Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr sollte gefördert werden, um bei den jüngsten Verkehrsteilnehmern Handlungssicherheit zu erreichen (Stichwort „Mama-Taxi“ oder „Helikopter-Eltern“)
 - Verstärkt sollten Jugendliche der Sekundarstufe I in weiterführenden Schulen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit einbezogen werden.
2. Zur Vermeidung von Kinderunfällen, insb. mit rechtsabbiegenden, schweren Lkw, wird empfohlen:

in Bezug auf ausbildende Institutionen

- Kinder in Kindergärten und Schulen hinsichtlich des eingeschränkten Sichtfelds von Lkw-Fahrern zu sensibilisieren
- Fahrschülern nahelegen, eine Mitfahrt als Beifahrer in einem Lkw zu absolvieren

in Bezug auf Lkw-Fahrer

- *unnötige* Sichteinschränkungen in Lkw-Fahrerhäusern *weitestgehend* zu reduzieren
- in der Fahrerweiterbildung verstärkt auf die Rechtsabbiegeproblematik einzugehen
- den Einsatz eines Beifahrers in Ballungsräumen zur Senkung des Unfallrisikos zu erwägen (Spediteur bzw. Fuhrunternehmer)

in Bezug auf die Politik

- einen runden Tisch mit allen wichtigen Vertretern einzurichten mit dem Ziel einer *noch intensiveren* interdisziplinär ausgerichteten Zusammenarbeit
- die Entwicklung eines zuverlässigen Abbiegeassistenten voranzutreiben. Dabei sind Interimslösungen absolut notwendig, auch wenn sie keine 100%-ige Wirkung entfalten:
 - Sichtfenster in Beifahrertüren
 - Nachrüstung mit Kamera- und Sensorsystemen
 - Ortsfeste Spiegel (Trixi, Blackspot)
 - Fresnel-Linsen
- zur weiteren Vermeidung von Rad- und Fußgängerunfällen in allen Fahrzeugklassen der Einbau von speziellen Assistenzsystemen (wie z.B. Notbremsassistent mit Radfahrer- und Fußgängererkennung) voranzutreiben, insb. in Lkw bis einschl. 3,5 Tonnen
- das Design des sog. „Tote-Winkel-Aufklebers“ zu vereinheitlichen und verpflichtend einzuführen

in Bezug auf die Legislative und Exekutive

- Kinder bei der sicheren Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen, und dazu gehört auch die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen
- die Gestaltung der Infrastruktur an den Fähigkeiten der Kinder auszurichten
- an allen Überquerungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten kindgerechte Sichtbeziehungen zur Verfügung stellen, z.B. durch Parkverhinderungen
- die Infrastruktur „fehlerverzeihend“ zu gestalten und deren Komplexität für alle Verkehrsteilnehmer zu reduzieren, besonders die der Schulwege
- die zulässigen Geschwindigkeiten möglichst auf höchstens 30 km/h in Verkehrsabschnitten zu reduzieren, die von vielen Kindern genutzt werden
- unbedingt zu vermeiden, dass die Gehwegbreite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen den Mindestvorgaben der Richtlinien unterschreitet

in Bezug auf uns alle

- alles zu unternehmen, um insbesondere bei Kindern und Jugendlichen die Helmtragequote zu erhöhen, weil erwiesenermaßen hierdurch Kopf- und Hirnverletzungen vermieden werden können
 - zukünftig die Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrssicherheitsarbeit zum Thema Abbiegeunfälle intensiv voranzutreiben, insb. in Schulen und bei Lkw-Fahrern
- 3.** Bei Alleinunfällen erleiden wesentlich mehr Rad fahrende Kinder und Jugendliche schweren Personenschaden als bei Nutzfahrzeug-Unfällen (hoher Dunkelziffer). Daher muss ein besonderes Augenmerk auf die Ursachen und Umstände der Unfälle gerichtet werden, mit dem Ziel, auch diese zukünftig zu reduzieren.
- 4.** Verkehrsunfälle sind geeignet, psychische Belastungsreaktionen bei betroffenen Kindern als Opfer aber auch als Zeuge auszulösen. Dies erfordert im Rahmen der Strukturen der Erstversorgung eine Einbindung von psychologischer Erster Hilfe und ggf. notfallpsychologische Betreuung durch Fachleute.

Münster, den 18. November 2015