

VCD Hintergrund

# VCD Städtecheck 2012

Verkehrssicherheit Kinder und Jugendliche



# Inhalt

Mobilität von Kindern und Jugendlichen .....	3
Der VCD Städtecheck 2012: Kinder und Jugendliche .....	4
Die Methodik .....	4
Die Grundeinstufung: Entwicklung in den letzten fünf Jahren .....	4
Zusatzbewertung: mittlere Verunglücktenrate je 1.000 Personen des betreffenden Altersclusters .....	5
Die Kategorien .....	5
Die Ergebnisse im Überblick .....	5
Kinder .....	5
Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte Kinder .....	6
Jugendliche .....	9
Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte Jugendliche .....	9
Vertiefung: Unfallschwerpunkte und Unfallursachen .....	12
Räumliche und zeitliche Verteilung der Unfälle in der Stadt .....	12
Unfallursachen .....	13
Genderaspekte .....	14
Größere Städte sind nicht gefährlicher .....	15
Beispiele .....	16
Beispiele aus dem grünen Bereich .....	16
Köln .....	16
Hamm .....	17
Beispiele aus dem gelben Bereich .....	18
Lübeck .....	18
Beispiele aus dem roten Bereich .....	19
Fürth .....	19
Gera .....	19
Fazit .....	20
Literatur .....	21
Anhang .....	23

2010 hat der VCD erstmals einen Städtecheck zur Verkehrssicherheit durchgeführt, um das Thema Verkehrssicherheit in der Öffentlichkeit besser zu verankern. Der »VCD Städtecheck« ist bewusst kein Ranking. Der VCD will den Städten vielmehr eine Rückmeldung zur Entwicklung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der lokalen Unterschiede geben, um das Engagement für Verkehrssicherheit vor Ort zu unterstützen. Die Rückmeldung der Städte und die große Presseresonanz haben gezeigt, dass der »VCD Städtecheck« diese Ziele in den vergangenen Jahren erreichen konnte. Der diesjährige Schwerpunkt des »VCD Städtecheck« beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen - und das aus zwei Gründen: Zum einen sind Kinder und Jugendliche bei Unfällen aufgrund ihrer physischen Besonderheiten, ebenso wie Senioren, überdurchschnittlich gefährdet. Sie brauchen deshalb einen besonderen Schutz, um sicher unterwegs sein zu können. Dem wird in den meisten Verkehrslageberichten Rechnung getragen, und auch das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesverkehrsministeriums weist deshalb besondere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit von Kindern aus, darunter die Fortschreibung des Kinderunfallatlases. Zum anderen ist die Verkehrssicherheit eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass sich Kinder und Jugendliche im öffentlichen Raum bewegen und aufhalten können. Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche ist damit mehr als der Schutz der Unversehrtheit des kindlichen Körpers: Sie ist auch Basis für eine gesunde soziale, kognitive und physische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Da diesem, für den VCD entscheidenden Faktor, oft zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird, stellen wir dem »VCD Städtecheck 2012: Verkehrssicherheit Kinder und Jugendliche« ein kurzes Kapitel zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen voran.

## Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Der Straßenraum dient Kindern und Jugendlichen als Spiel-, Erlebnis- und Bewegungsraum. Diese vielseitige Nutzbarkeit steht jedoch oft in Konkurrenz zu einem hohen Verkehrsaufkommen und großem Parkdruck. Durch die StVO-Novelle von 1997 ist das Spielen und der Aufenthalt im Straßenraum endgültig verboten worden. Ausnahmen gelten nur für verkehrsberuhigte Bereiche. Dies ist mit Grund dafür, dass die Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen heute stark von Prozessen der »Verhäuslichung« und »Verinselung« geprägt ist<sup>1</sup>. Spiel, Austausch und Bewegung finden nicht mehr hauptsächlich im Straßenraum, sondern vermehrt im Innenraum und in institutionalisierten Strukturen wie Kindertagesstätten, Schulen und Sportvereinen statt<sup>2</sup>. Für die soziale, kognitive und physische Entwicklung von Kindern kommt dem Spiel auf der Straße und dem selbstständigen Entdecken des Straßenraumes jedoch eine große Bedeutung zu<sup>3</sup>. Straßenspiele fördern, im Gegensatz zum Spielen auf dem Spielplatz, die Kreativität, weil sie keine Themen vorgeben. Kinder, die selbstständig unterwegs sind, können sich besser orientieren, identifizieren sich stärker mit ihrem Wohnumfeld und bauen andere soziale Bindungen zu Nachbarn auf, als Kinder, die von den Eltern oder Großeltern auf den Spielplatz begleitet werden. Für Kinder ist durch die Spielplätze wenigstens ein kleiner Teil des öffentlichen Raumes zum Spielen reserviert. Für Jugendliche gibt es dagegen in unseren Städten und Gemeinden kaum Plätze, die sie für sich erobern können.

Die Freizeit von Kindern und Jugendlichen ist heute viel stärker als früher organisiert: Sportverein, Musikschule, Nachhilfe - all diese Aktivitäten führen dazu, dass die Orte, an denen sich Kinder und Jugendliche aufhalten, stark über den Raum verteilt sind. Die Wege dorthin können oder dürfen Kinder oft nicht selbstständig bewältigen. Die Angst der Eltern vor Verkehrsunfällen und die »Verinselung« der kindlichen Aufenthaltsorte sorgen dafür, dass Kinder auf einer Vielzahl ihrer Wege von Erwachsenen begleitet werden<sup>4</sup>. Besonders deutlich wird diese Veränderung, wenn man sich die Schulwege anschaut: Die Altersgruppe der 5- bis 9-Jährigen wird deutlich weniger alleine auf die Straße gelassen, als dies früher der Fall war<sup>5</sup>. So gingen 1970 noch 91 Prozent der Erstklässler ohne Begleitung zur Schule, im Jahr 2000 hingegen nur noch 17 Prozent<sup>6</sup>. Selbst 17-Jährige legen noch fast ein Viertel ihrer Wege in Begleitung eines Elternteils zurück<sup>7</sup>. Zu Fuß zur Schule gehen inzwischen nur noch etwa 44 Prozent der Kinder, Mitte der 1970er Jahre waren es noch fast 70 Prozent.

Wenn Kinder unter 9 Jahren von ihren Eltern zur Schule begleitet werden, geschieht dies zu 60 Prozent mit dem Auto. Bei den 10- bis 13-Jährigen werden sogar 80 Prozent der begleiteten Schulwege mit dem Auto zurückgelegt<sup>8</sup>. Durch die Verhäuslichung und den steigenden Anteil an Autofahrten bewegen sich Kinder zunehmend weniger. Krankenkassen und Gesundheitsämter empfehlen für Kinder und Jugendliche jedoch täglich zwei Stunden Bewegung<sup>9</sup> als Grundlage für eine gute Entwicklung und um Gesundheitsschäden vorzubeugen. Damit sich Kinder und Jugendliche sicher im Straßenverkehr bewegen können, brauchen sie vor allem Übung. Verkehrserziehung im klassischen Sinn, z.B. die Fahrradprüfung in Klasse 3 und 4 mit Übungsblatt und Proberunde auf dem Übungsplatz, kann die mangelnde Erfahrung auf Alltagswegen nicht ausgleichen. Die selbständige Mobilität, die für die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen entscheidend ist, steht

---

1 Funk 2008, 13; BMVBS 2010, 4.

2 Funk 2008, 11.

3 Krause 1999, 8.

4 Funk 2008, 13.

5 Hüttenmoser 2009, 2.

6 Limbourg 2002, 1.

7 Mobilität in Deutschland (MID) 2008

8 MID 2008

9 z.B. AOK und Ärztekammer Hamburg

somit in engem Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit.

Der »VCD Städtecheck 2012« will Kindern und Jugendlichen eine Lobby für mehr Spiel- und Bewegungsflächen in unseren Städten geben.

## Der VCD Städtecheck 2012: Kinder und Jugendliche

Wie sicher der Straßenverkehr in einer Stadt ist, hängt vom Engagement der Städte, aber auch von einer Vielzahl struktureller Kriterien ab: von der Größe, der Zahl der Einwohner, den Einpendlern, der Stadtstruktur, dem Anteil der Verkehrsarten (Modal Split), dem Anteil an Hauptverkehrsstraßen, dem Geschwindigkeitsniveau und vielem mehr. Der »VCD Städtecheck« ist deshalb kein Ranking, sondern er betrachtet die durchschnittliche Veränderung der Verunglücktenzahlen in den untersuchten Städten, bezogen auf einen Fünfjahreszeitraum, um den Städten damit eine individuelle Rückmeldung geben zu können. Der »VCD Städtecheck 2012« betrachtet den Zeitraum von 2007 bis 2011. Uns ist bewusst, dass die Verunglücktenzahlen nicht die potentielle Gefährdung und die subjektive Wahrnehmung der Gefährdung abbilden. Der VCD will mit den Ergebnissen vielmehr die Diskussion in den Städten anregen, sie in ihren Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit unterstützen, gute Beispiele publik machen und dort mahnen, wo die Bemühungen verstärkt werden müssen..

Der »VCD Städtecheck 2012« hat den Schwerpunkt »Kinder und Jugendliche«. Die Daten wurden von den statistischen Landesämtern, den zuständigen Polizeidienststellen vor Ort und bei den Kommunen abgefragt. Von den 81 bundesdeutschen Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern konnten wir für 76 Städte Daten in ausreichender Tiefe erhalten. Für Rheinland-Pfalz lagen die Städtedaten nur für die Jahre 2008 bis 2011 gegliedert vor. Für die Stadt Bremen lagen die Daten für 2011 noch nicht vor.

Allen Statistischen Landesämtern, den Polizeidienststellen und den Städten, die uns mit Daten und Informationen unterstützt haben, sei an dieser Stelle recht herzlich für ihre Rückmeldungen, Recherchen und Hinweise gedankt, ohne die der »VCD Städtecheck 2012« nicht möglich gewesen wäre.

### Die Methodik

Der »VCD Städtecheck« beschränkt sich auf Großstädte mit mehr als 100.000<sup>10</sup> Einwohnern. Das Gemeindeverzeichnis der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder<sup>11</sup> verzeichnete für den relevanten Fünfjahreszeitraum 81 Großstädte mit über 100.000 Einwohnern. Neben den statistischen Daten aus den Städten und Polizeidienststellen wurden vertiefte Recherchen und Telefoninterviews durchgeführt.

Wie in den vergangenen Jahren bezieht sich der »VCD Städtecheck 2012« auf die Kenngröße Verunglückte. D.h. er betrachtet sowohl die im Straßenverkehr Getöteten als auch die Leicht- und Schwerverletzten. Dabei liegt die Definition der amtlichen Statistik zugrunde. D.h. als getötet gilt jede Person, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt. Als schwerverletzt gilt jede Person, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wird<sup>12</sup>.

### Die Grundeinstufung: Entwicklung in den letzten fünf Jahren

Wenn die Verunglücktenzahlen unterschiedlicher Städte miteinander verglichen werden, wie in einem klassischen Ranking, wird nicht ausreichend berücksichtigt, dass die Ausgangssituation in den verschiedenen Städten sehr unterschiedlich ist. Deshalb betrachtet der »VCD Städtecheck 2012« für jede Stadt die Entwicklung der verunglückten Kinder und Jugendlichen in einem Fünfjahresmittel. Dies ermöglicht eine Bewertung der Veränderungen unter der jeweils individuellen Situation.

Die Anzahl der Kinder und Jugendlichen hat sich im betrachteten Fünfjahreszeitraum in den untersuchten Städten sehr unterschiedlich entwickelt. Bei den Millionenstädten und den Städten im Osten ist der Anteil der Kinder z.T. erheblich gestiegen, während vor allem in vielen westdeutschen Städten der Anteil an Kindern gesunken ist. Die Zahl der Jugendlichen ist in allen Städten gesunken, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß. Um Fehlinterpretationen vor diesem Hintergrund zu vermeiden, bezieht sich der »VCD Städtecheck 2012« diesmal auf die Entwicklung der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder oder Jugendliche. So ist auch die Vergleichbarkeit mit früheren Erhebungen, z.B. mit dem Kinderunfallatlas der BAST<sup>13</sup>, gegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Gefährdungssituation von Kindern und Jugendlichen gibt es in diesem Jahr zwei getrennte Einstufungen für das Alterscluster Kinder (0-14 Jahre) und für das Alterscluster Jugendliche (15-17 Jahre). Für beide Alterscluster wurden die Städte anhand des Mittelwertes der prozentualen Veränderung der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder bzw. Jugendliche im entsprechenden Alterscluster für die letzten fünf Jahre bewertet<sup>14</sup> und in die Ampelkategorien »Rot«,

10 Berücksichtigt wurden alle Städte, die im Mittel der betrachteten Jahre mindestens 100.000 EW hatten.

11 Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010

12 Statistisches Bundesamt, 2010

13 BAST 2008

14  $(\text{Rate 2008} - \text{Rate 2007}) * 100 / \text{Rate 2007}$  gemittelt auf fünf Jahre

»Gelb« und »Grün« eingestuft.

Mit dem Fünfjahresmittel wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Verletztanzahlen in den einzelnen Städten zum Teil stark schwanken. Einzelne Jahresdaten sind deshalb nur sehr eingeschränkt aussagekräftig. Dies gilt vor allem für kleinere Städte mit geringen Verunglücktenzahlen. Ein Fünfjahresmittel gleicht statistische Abweichungen zwar nicht endgültig aus, ist aber ein pragmatisches und häufig angewandtes Vorgehen. Um methodischen Fehlern bei der Einschätzung vorzubeugen, wurden außerdem die Einzeljahreswerte genau betrachtet.

### Zusatzbewertung: mittlere Verunglücktenrate je 1.000 Personen des betreffenden Altersclusters

Die Erfahrung unter anderem im europäischen Vergleich zeigt, dass es für Länder mit verhältnismäßig niedrigen Verunglücktenzahlen, die schon viele Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen haben, vergleichsweise schwierig ist, hohe Reduktionsraten zu erreichen. Länder, die bisher noch nicht viele Maßnahmen unternommen haben und deren Verunglücktenzahlen entsprechend hoch sind, haben hingegen ein hohes Potential, ihre Jahreswerte zu reduzieren. Da diese Tendenz auch auf kommunaler Ebene zutreffen kann, wurde als Zusatzkriterium die durchschnittliche Verunglücktenrate je 1.000 Personen des jeweiligen Altersclusters »Kinder« und »Jugendliche« ermittelt<sup>15</sup> und ergänzend zur Ampelkategorie angegeben.

### Die Kategorien

Für die 76 untersuchten Städte wurde getrennt für Kinder und Jugendliche der Durchschnitt der mittleren jährlichen Veränderung der Verunglücktenrate ermittelt. Anhand dieses Mittelwertes wurde, wie in den vergangenen Jahren, eine Einstufung in drei Ampelkategorien vorgenommen.

Im »VCD Städtecheck Kinder und Jugendliche« wurden alle Städte grün eingestuft, die gemittelt über die letzten fünf Jahre eine überdurchschnittliche Abnahme bei den Verunglückten je 1.000 Kindern bzw. Jugendlichen erreichten.

Gelb eingestuft wurden alle Städte, die in den vergangenen fünf Jahren im Mittel nur eine unterdurchschnittliche Reduzierung der Verunglücktenrate für Kinder bzw. Jugendliche erzielen konnten.

Die Städte, in denen die Zahl der verunglückten Kinder bzw. Jugendlichen je 1.000 des entsprechenden Altersclusters in den letzten fünf Jahren im Mittel zugenommen hat, wurden mit rot bewertet.

Für die vertiefte Analyse z.B. von Genderaspekten, Tagesganglinien oder Ähnlichem wurden Daten aus der Bundesstatistik hinzugezogen, weil nicht für alle Städte entsprechend aufgeschlüsselte Daten vorlagen.

## Die Ergebnisse im Überblick

### Kinder

Als Ergänzung zu den Städtedaten wurden Langzeitdaten zur Kinderunfallstatistik des Bundes herangezogen. Bundesweit ist die Zahl der Kinder unter 15 bis Ende der 1980er Jahre stark gesunken. In den 1990er Jahren hat sich die Zahl etwas stabilisiert, und seit 2000 sinken die Zahlen wieder konstant, jedoch in etwas abgeschwächter Form. Die Verunglücktenzahlen auf Bundesebene nehmen einen ähnlichen Verlauf wie die Entwicklung der Kinderzahlen. Die Abnahme der Verunglücktenzahlen erfolgt jedoch überproportional zur Abnahme der Kinderzahl, was sich an der Reduzierung der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder des betreffenden Altersclusters ablesen lässt. 1978 kamen 4,7 Verunglückte auf 1.000 Kinder. 2010 lag das Verhältnis bei 2,6 zu 1.000 (s. Abbildung 1). Gerade in den letzten Jahren konnten die Verunglücktenzahlen auf Bundesebene konstant reduziert werden. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland jedoch mit 277 verunglückten Kindern je 100.000 Kinder weit hinter den meisten Nachbarländern, die deutlich geringere Verunglücktenraten aufweisen. In Dänemark lag die Verunglücktenrate 2009 beispielsweise bei 31, in Finnland bei 57 und in den Niederlanden bei 52 Verunglückten je 100.000 Kinder. Bei der Getötetenrate liegt Deutschland mit 8 getöteten Kindern auf eine Million Kinder im Durchschnitt der anderen Nachbarländer<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Für die Jahre 2007 bis 2011 wurde der Anteil verunglückter Kinder (0-14 Jahre) auf je 1.000 Kinder des jeweiligen Altersclusters berechnet und über die fünf Jahre gemittelt. Ebenso wurde die Rate der Jugendlichen (15-17 Jahre) errechnet.

<sup>16</sup> Statistisches Bundesamt 2011

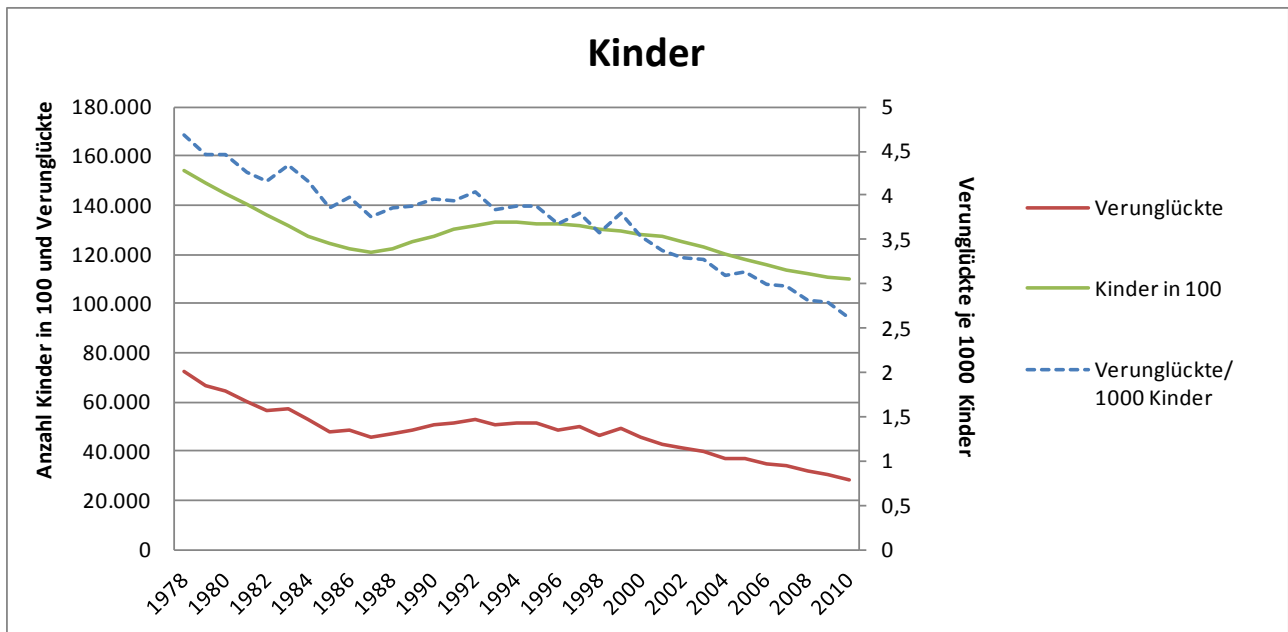


Abbildung 1: Langzeitentwicklung der Verunglücktenzahlen von Kindern im Alter von 0 - 14 Jahren eigene Darstellung auf Grundlage der Daten des Statistischen Bundesamtes 2011, S. 20+32

In den Städten stellt sich das Bild heterogen dar. Von den 76 untersuchten Großstädten konnten nur vier die Verunglücktenzahlen bei den 0- bis 14-Jährigen konstant über den gesamten Betrachtungszeitraum senken. Im Mittel konnte die Verunglücktenrate je 1.000 Kinder um 0,1 Prozent gesenkt werden. Die Spannweite ist jedoch sehr groß. Sie reicht von +22,4 Prozent bis -22,0 Prozent.

38 Städte konnten die Anzahl der verunglückten Kinder überdurchschnittlich senken und wurden deshalb grün eingestuft. Bei ebenso vielen Städten hat sich die mittlere Verunglücktenrate für die Jahre 2007 bis 2011 erhöht. Sie wurden deshalb rot eingestuft. Aufgrund der relativ geringen mittleren Abnahme von 0,2 Prozent gab es diesmal keine Städte im gelben Bereich, deren Verunglücktenraten unterdurchschnittlich, das heißt um weniger als diese 0,2 Prozentpunkte gesunken sind.

Die mittlere Verunglücktenrate aller untersuchten Städte lag bei 3,2 Verunglückten je 1.000 Kinder. Knapp die Hälfte aller Städte im grünen Bereich konnte eine positive Entwicklung verzeichnen, obwohl die Verunglücktenrate in diesen Städten, verglichen mit dem Mittel, schon überdurchschnittlich gut war. Die Auswertung bestätigt auch nicht, dass die Städte, deren Verunglücktenrate sich auf einem relativ hohen Niveau befindet, die größten Reduzierungen der Verunglücktenrate erzielten. Bei den Kindern ging die Spanne der Verunglücktenrate nicht sehr weit auseinander. Der schlechteste Wert lag bei 5,2 und der beste Wert bei 2,2.

Positiv soll erwähnt werden, dass in 28 der untersuchten Städte im gesamten Zeitraum 2007 bis 2011 keine Kinder tödlich verunglückten.

2011 sind die Verunglücktenzahlen bundesweit erstmals seit Jahrzehnten wieder gestiegen. Die Verunglücktenzahlen bei Kindern unter 15 Jahren stiegen 2011 im Bundesdurchschnitt um 7,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr<sup>17</sup>. In den untersuchten Städten hat die Anzahl der verunglückten Kinder unter 15 Jahren 2011 verglichen mit dem Vorjahr um 11,0 Prozent zugenommen. In 49 Städten haben sich die Verunglücktenzahlen bei Kindern 2011 gegenüber 2010 erhöht. Bei zehn Städten ließen sich auffällig hohe Verunglücktenraten feststellen. In sechs Städten stieg die Verunglücktenrate 2011 erstmals seit 2007. In Bielefeld stieg die Rate 2011 sogar so erheblich, dass die Stadt aufgrund des Mittelwertes in den roten Bereich eingestuft wurde, obwohl sie in den Jahren davor eine konstante Abnahme der Verunglücktenrate aufweist. Insgesamt ist festzustellen, dass die Verunglücktenzahlen und auch die Verunglücktenraten in einzelnen Städten schon in den vergangenen Jahren große Schwankungen aufweisen.

## Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte Kinder

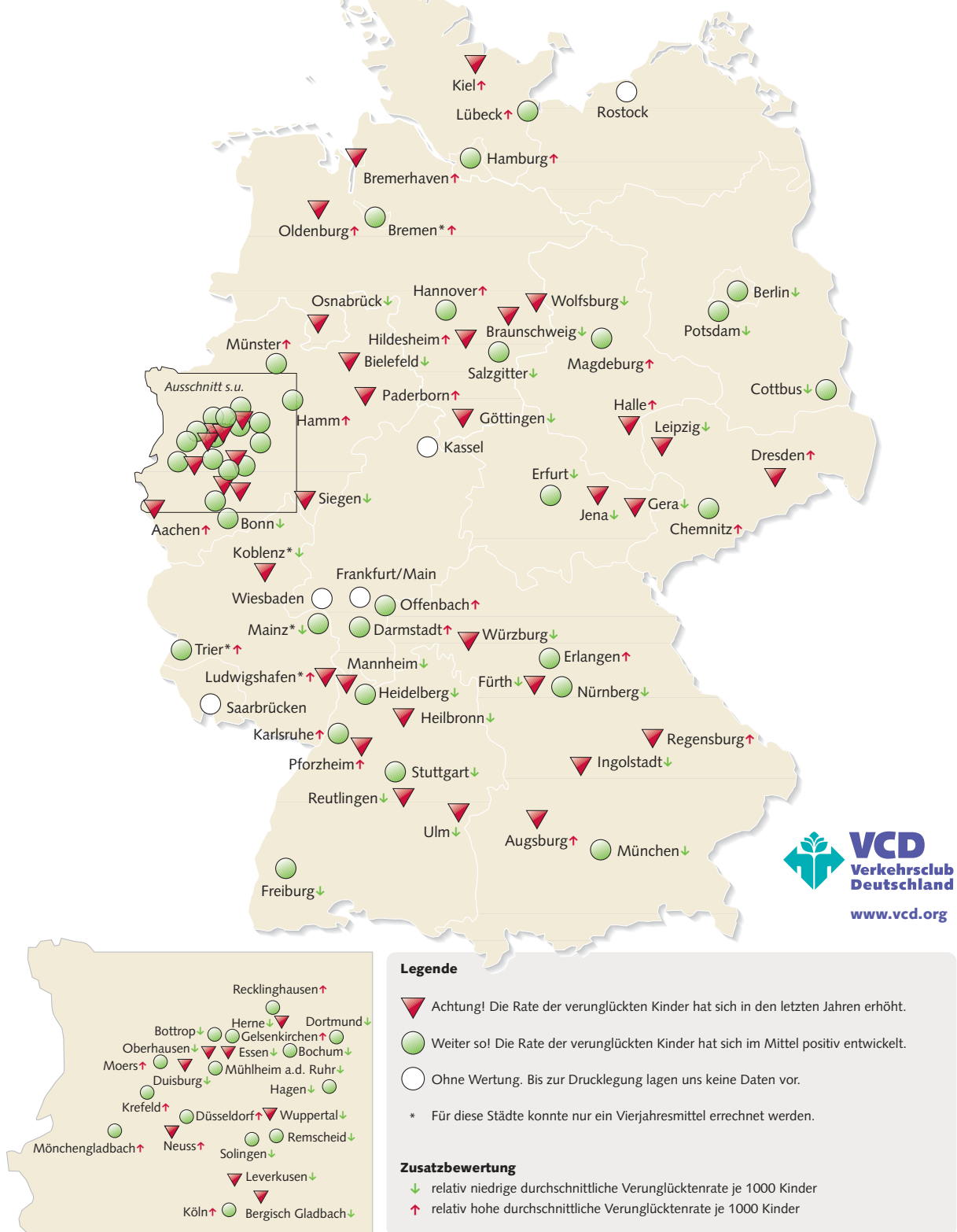
Abbildung 2: Einstufung der Städte (alphabetisch) nach der Entwicklung der Verunglücktenrate Kinder Die Pfeile geben an, ob die gemittelte Verunglücktenrate über (roter Pfeil) oder unter (grüner Pfeil) dem Durchschnitt liegt eigene Darstellung (\* Für die Städte aus Rheinland-Pfalz lagen nur Daten von 2008 - 2011 vor.)

17 Für die Daten 2011 s. Statistisches Bundesamt 2012

Städte	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder > 0,2 %	Städte	Mittlere jährliche Zunahme der Verunglücktenrate je 1.000 Kinder
	2007 - 2011		2007 - 2011
Berlin	↓	Aachen	↑
Bochum	↓	Augsburg	↑
Bonn	↓	Bergisch Gladbach	↓
Bottrop	↓	Bielefeld	↓
Bremen	↑	Bremerhaven	↑
Chemnitz	↑	Braunschweig	↓
Cottbus	↓	Dresden	↑
Darmstadt	↑	Duisburg	↓
Dortmund	↓	Essen	↓
Düsseldorf	↑	Fürth	↓
Erfurt	↓	Gera	↓
Erlangen	↑	Göttingen	↓
Freiburg	↓	Halle (Saale)	↑
Gelsenkirchen	↑	Heilbronn	↓
Hagen	↓	Herne	↓
Hamburg	↑	Hildesheim	↑
Hamm	↑	Ingolstadt	↓
Hannover	↑	Jena	↓
Heidelberg	↓	Kiel	↑
Karlsruhe	↑	Koblenz*	↓
Köln	↑	Leipzig	↓
Krefeld	↑	Leverkusen	↓
Lübeck	↑	Ludwigshafen am Rhein*	↑
Mainz*	↓	Mannheim	↓
Magdeburg	↑	Mülheim an der Ruhr	↓
Mönchengladbach	↑	Neuss	↑
Moers	↑	Oberhausen	↓
München	↓	Oldenburg	↑
Münster	↑	Osnabrück	↓
Nürnberg	↓	Paderborn	↑
Offenbach am Main	↑	Pforzheim	↑
Potsdam	↓	Regensburg	↑
Recklinghausen	↑	Reutlingen	↓
Remscheid	↓	Siegen	↓
Salzgitter	↓	Ulm	↓
Solingen	↓	Wolfsburg	↓
Stuttgart	↓	Wuppertal	↓
Trier*	↑	Würzburg	↓

# VCD Städtecheck 2012

## Verkehrssicherheit Kinder



© VCD · Berlin 6/2012 · Eigene Berechnungen auf Grundlage der städtischen bzw. polizeilichen Statistik. Unter Nennung der Quelle ist der Abdruck kostenfrei. Unter presse@vcd.org kann eine druckfähige Vorlage angefordert werden.

Abbildung 3: Ergebnisse VCD Städtecheck 2012 Verkehrssicherheit Kinder



## Jugendliche

Bundesweit stieg der Anteil der Jugendlichen an der Bevölkerung bis 2005. Danach sank die Anzahl der 15- bis 17-Jährigen. Die Verunglücktenzahlen stiegen bis 1999. Seither sinken die Verunglücktenzahlen, so dass auch die Rate der Verunglückten je 1.000 Jugendliche 2010 auf 8 abfiel. 1999 lag die Rate der im Straßenverkehr verunglückten Jugendlichen noch bei 13,2 je 1.000. Jugendliche verunglückten 2010 also mehr als 3-mal so häufig wie Kinder (s. Abbildung 4).

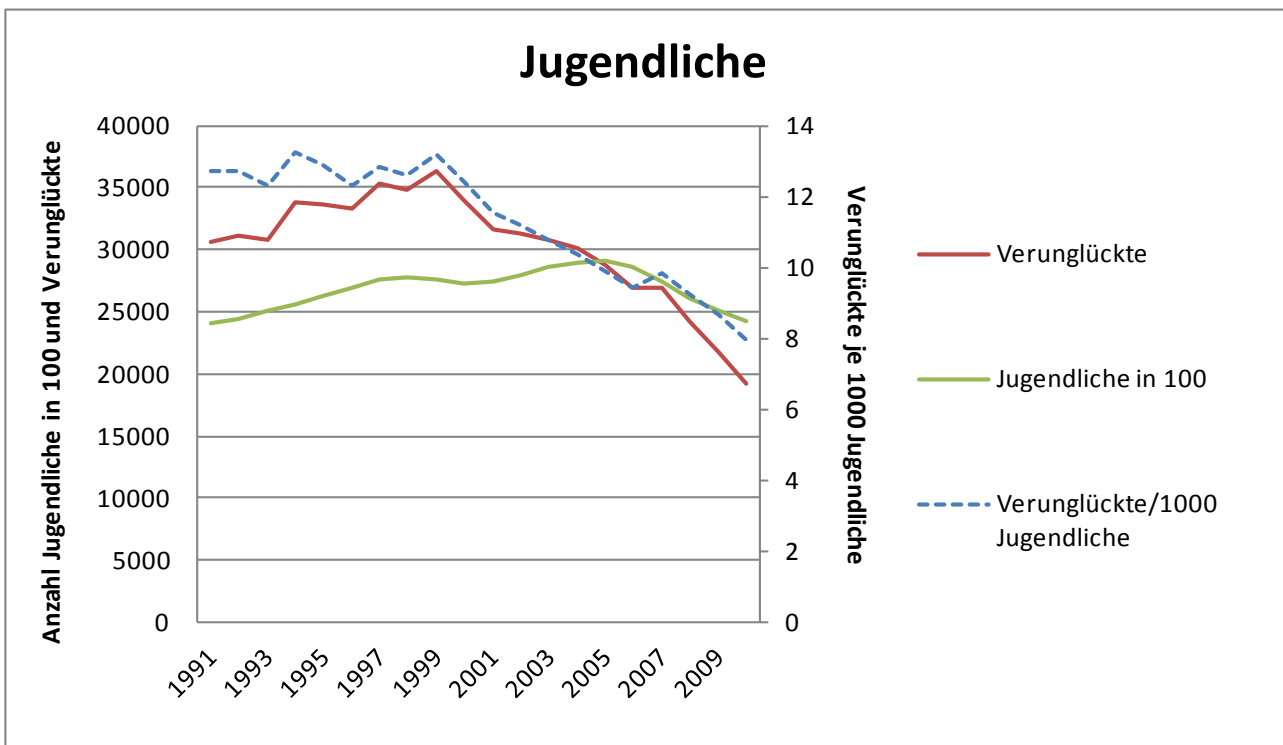


Abbildung 4: Langzeitentwicklung der Verunglücktenzahlen von Jugendlichen im Alter von 15-17 Jahren, eigene Darstellung auf Grundlage der Daten des Statistischen Bundesamtes 2001a, S. 20+32

Auch in allen untersuchten Städten sanken die Einwohnerzahlen der Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren. Die durchschnittliche Verunglücktenrate, gemittelt über die Jahre 2007 bis 2011, liegt bei 8,0 Verunglückten je 1.000 Jugendliche und entspricht damit dem Bundesdurchschnitt von 2010. Das Bild in den einzelnen Städten ist jedoch, ebenso wie bei den Kindern, sehr heterogen: Die Spanne der Verunglücktenrate bewegt sich zwischen 4,4 und 14,2 Verunglückten je 1.000 Jugendlichen. Ähnlich differenziert verlief auch die Entwicklung der Verunglücktenrate in den untersuchten Städten. Im Durchschnitt nahm die Verunglücktenrate um 0,8 Prozent ab. Die höchste Abnahme lag bei 17,4 Prozent, die höchste Zunahme bei 18,6 Prozent. 43 der untersuchten Städte konnten die Verunglücktenrate bei den Jugendlichen überdurchschnittlich verbessern. Sie wurden deshalb grün eingestuft. In acht Städten nahm die Verunglücktenrate zwar ab, aber in geringem Umfang als der Durchschnitt. Diese Städte wurden deshalb in den gelben Bereich eingestuft. Bei 25 Städten nahm die Verunglücktenrate je 1.000 Jugendliche im Mittel zu. Sie wurden deshalb dem roten Bereich zugeordnet.

In 41 der untersuchten Städte ist im gesamten Zeitraum von 2007 bis 2011 kein Jugendlicher infolge eines Verkehrsunfalls gestorben.

Auch bei den Verunglücktenzahlen der Jugendlichen gibt es 2011 in acht Fällen auffällig hohe Steigerungsraten im Vergleich zum Vorjahr. Im Durchschnitt haben die Verunglücktenzahlen in den untersuchten Großstädten 2011 um 4,6 Prozent zugenommen. Diese Steigerung liegt unter dem Bundesdurchschnitt von +5,6 Prozent.

In elf Städten hat sich die Verunglücktenrate je 1.000 Jugendliche 2011 erstmals seit 2007 verschlechtert. Nur eine Stadt konnte die Verunglücktenrate über alle 5 Jahre konstant senken.

### Die Ergebnisliste mit Übersichtskarte Jugendliche

In der folgenden Tabelle (Abbildung 5) ist die Einstufung der Städte in die Kategorien Grün, Gelb und Rot dargestellt. In den jeweiligen Kategorien sind die Städte alphabetisch sortiert. Das Ergebnis ist außerdem in der »VCD Städtecheck 2012«- Karte dargestellt (Abbildung 6).

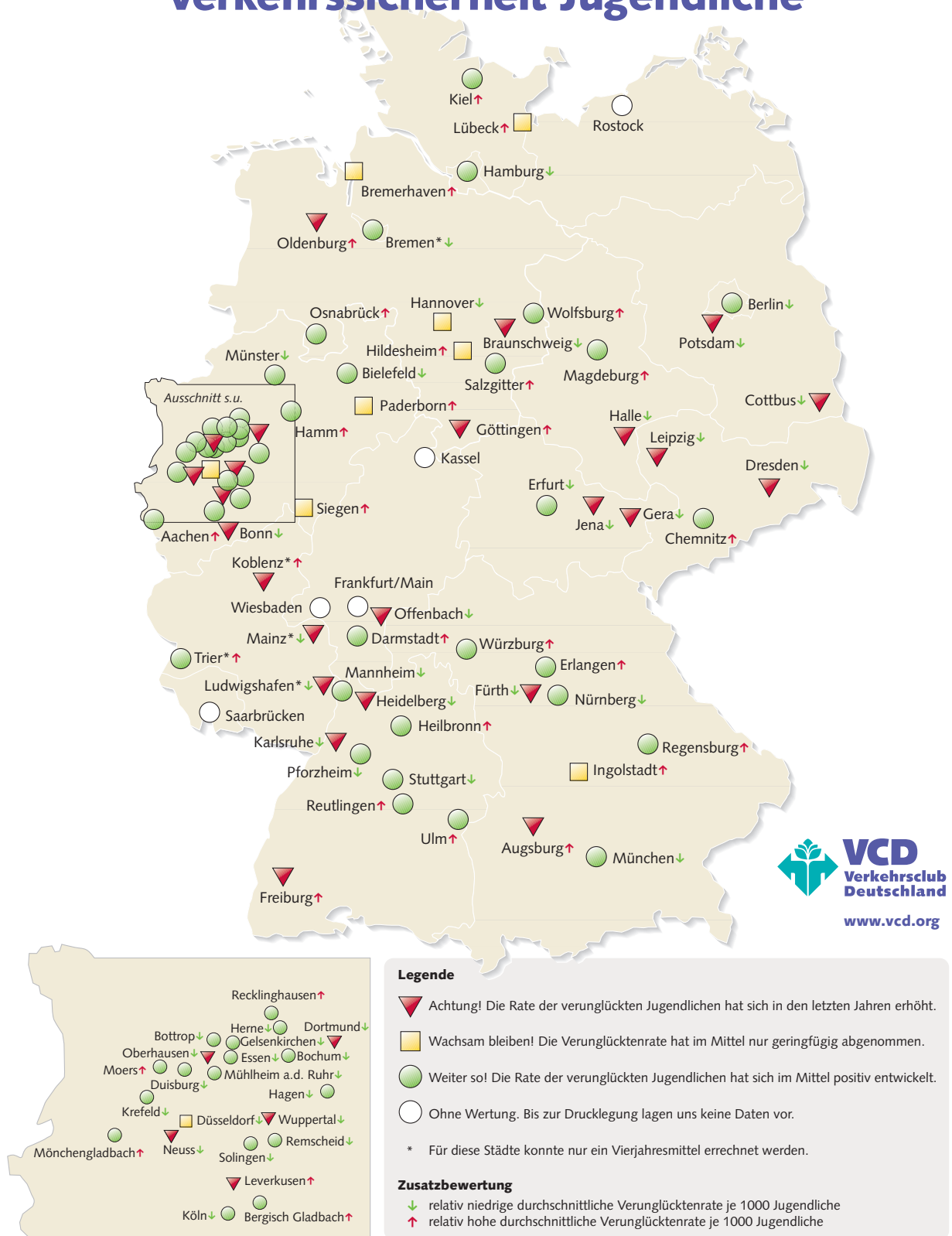
Städte	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenrate je 1.000 Jugendliche > 0,8 %	Städte	Mittlere jährliche Abnahme der Verunglücktenrate je 1.000 Jugendliche 0 - 0,8 %	Städte	Mittlere jährliche Zunahme der Verunglücktenrate je 1.000 Jugendliche
	2007 - 2011		2007 - 2011		2007 - 2011
Aachen	↑	Bremerhaven	↑	Augsburg	↑
Bergisch Gladbach	↑	Düsseldorf	↓	Bonn	↓
Berlin	↓	Hannover	↓	Braunschweig	↓
Bielefeld	↓	Hildesheim	↑	Cottbus	↓
Bochum	↓	Ingolstadt	↑	Dortmund	↓
Bottrop	↓	Lübeck	↑	Dresden	↓
Bremen	↓	Paderborn	↑	Freiburg im Breisgau	↑
Chemnitz	↑	Siegen	↑	Fürth	↓
Darmstadt	↑			Gera	↓
Duisburg	↓			Göttingen	↑
Erfurt	↓			Halle (Saale)	↓
Erlangen	↑			Heidelberg	↓
Essen	↓			Jena	↓
Gelsenkirchen	↓			Karlsruhe	↓
Hagen	↓			Koblenz*	↑
Hamburg	↓			Leipzig	↓
Hamm	↑			Leverkusen	↑
Heilbronn	↑			Ludwigshafen am Rhein*	↓
Herne	↓			Mainz*	↓
Kiel	↑			Neuss	↓
Köln	↓			Oberhausen	↓
Krefeld	↓			Offenbach am Main	↓
Magdeburg	↑			Oldenburg	↑
Mannheim	↓			Potsdam	↓
Moers	↑			Wuppertal	↓
Mönchengladbach	↑				
Mülheim a.d. Ruhr	↓				
München	↓				
Münster	↓				
Nürnberg	↓				
Osnabrück	↑				
Pforzheim	↓				
Recklinghausen	↑				
Regensburg	↑				
Remscheid	↓				
Reutlingen	↑				
Salzgitter	↑				
Solingen	↓				
Stuttgart	↓				
Trier*	↑				
Ulm	↑				
Wolfsburg	↑				
Würzburg	↑				

\* Für die Städte aus Rheinland-Pfalz lagen nur Daten von 2008 - 2011 vor.

Abbildung 5: Einstufung der Städte (alphabetisch) nach der Entwicklung der Verunglücktenrate Jugendlicher  
Die Pfeile geben an, ob die gemittelte Verunglücktenrate über (roter Pfeil) oder unter (grüner Pfeil) dem Durchschnitt liegt  
eigene Darstellung

# VCD Städtecheck 2012

## Verkehrssicherheit Jugendliche



© VCD · Berlin 6/2012 · Eigene Berechnungen auf Grundlage der städtischen bzw. polizeilichen Statistik. Unter Nennung der Quelle ist der Abdruck kostenfrei. Unter presse@vcd.org kann eine druckfähige Vorlage angefordert werden.

Abbildung 6: Ergebnisse VCD Städtecheck 2012 Verkehrssicherheit Jugendliche

In 41 Städten weist die Entwicklung der Verunglücktenrate bei Kindern und Jugendlichen die gleiche Tendenz auf. 25 Städte erreichten sowohl bei den Kindern als auch bei den Jugendlichen eine überdurchschnittliche Abnahme der Verunglücktenrate. In 16 Städten nahm die Verunglücktenrate in beiden Fällen zu. Bei 35 Städten unterscheiden sich die Einstufungen.

## Vertiefung: Unfallschwerpunkte und Unfallursachen

Für 17 Städte konnten vertiefende Angaben zum Unfallgeschehen von Kindern und Jugendlichen ausgewertet werden.

### Räumliche und zeitliche Verteilung der Unfälle in der Stadt

Pforzheim gab an, dass die kleineren Kinder bis 10 Jahre vor allem in Wohn- und Sammelstraßen verunglückten. In Wolfsburg gab es vier Unfälle an Fußgängerüberwegen. In den meisten Städten, die vertiefende Angaben zum Unfallgeschehen von Kindern und Jugendlichen machen konnten, wurden keine räumlichen Unfallschwerpunkte festgestellt. Z.T. liegt das daran, dass die Unfallhäufigkeitskarten nicht nach Alter ausgewertet werden und deshalb keine Aussagen zulassen. Oft waren aber auch keine räumlichen Schwerpunkte erkennbar, weil sich die Unfälle über die Stadt verteilten, da besonders am Nachmittag Kinder und Jugendliche überall in der Stadt unterwegs sind. Dies bestätigt sich auch, wenn man sich die Verteilung der verunglückten Kinder und Jugendlichen im Wochen- und Tagesgang anschaut. Den Daten aus der Bundesstatistik zufolge, verteilen sich die Zahlen der verunglückten Kinder in der Woche von Montag bis Donnerstag relativ homogen. Der Freitag und das Wochenende weichen von den übrigen Wochentagen ab. Die zeitlichen Spitzen liegen in der Woche zu Schulbeginn und nachmittags zwischen 15 und 18 Uhr, wenn die Nachmittagsaktivitäten zu Ende gehen. Freitags verunglücken die meisten Kinder. Die Unfallschwerpunkte verschieben sich gegen 13 Uhr, da freitags nicht mehr so viele Nachmittagsaktivitäten unternommen werden. Ein Grund für die Spitzenwerte am Freitagmittag sind sicherlich die nachlassende Konzentration sowohl bei Kindern als auch bei den Autofahrenden und der Wunsch, schnell ins Wochenende zu kommen. Am Wochenende nehmen die Verunglücktenzahlen deutlich ab. Die Spitzenwerte liegen am Nachmittag und Abend. Dieses Bild ist über die vergangenen Jahre immer weitgehend gleich geblieben.

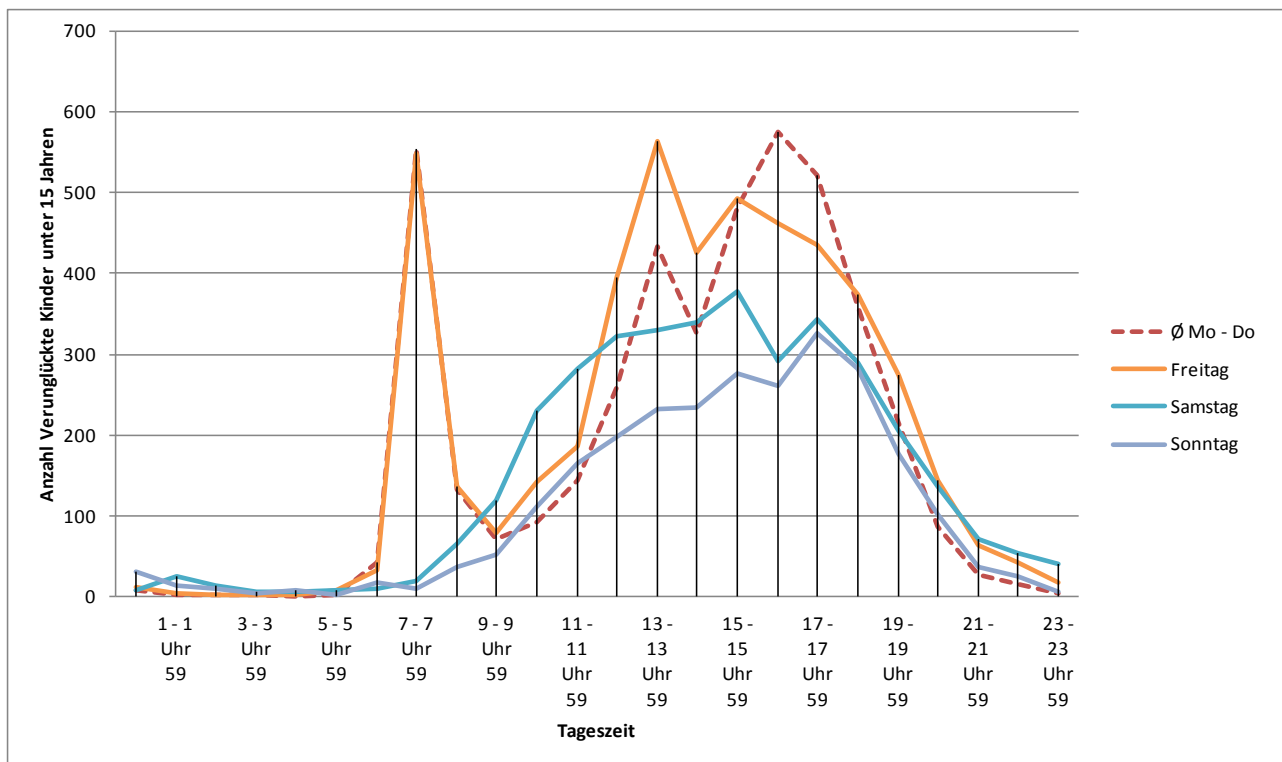


Abbildung 7: Verunglücktenzahlen Kinder 2010 Tagesganglinien im Wochenverlauf

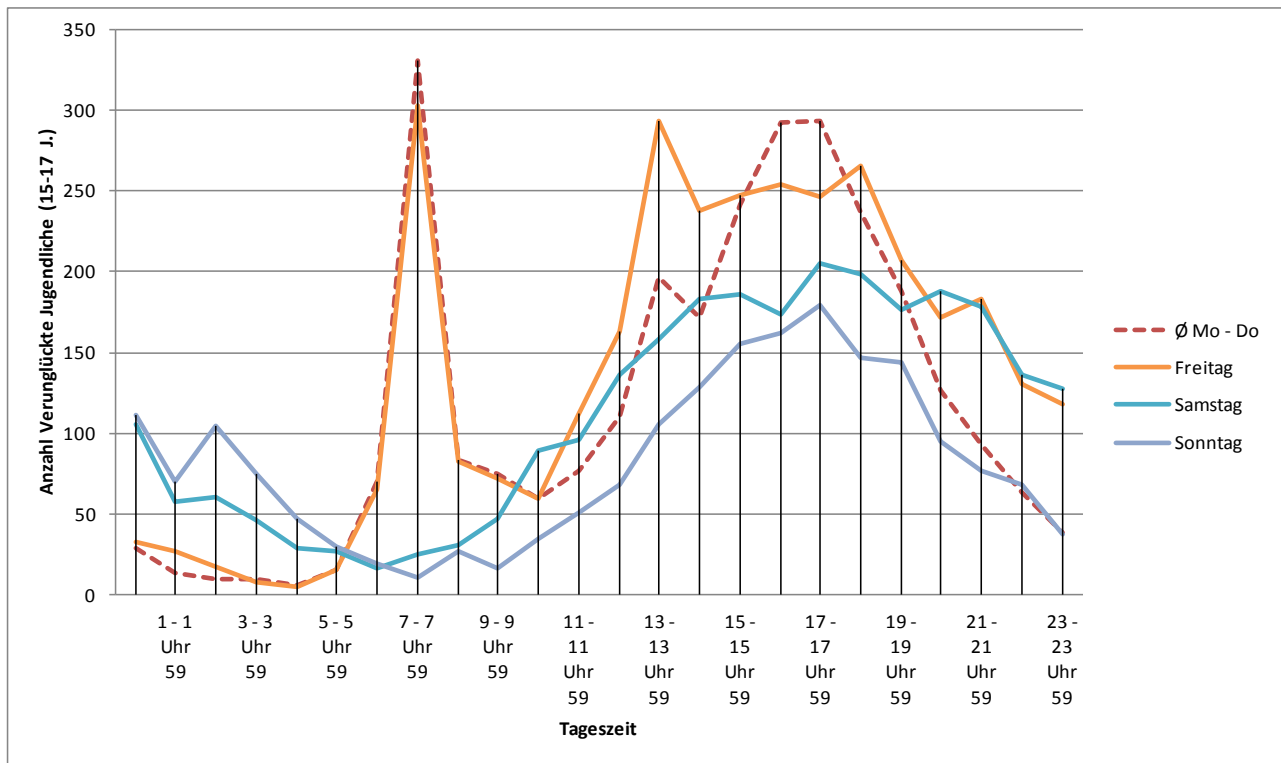


Abbildung 8: Verunglücktenzahlen Jugendliche 2010 Tagesganglinien im Wochenverlauf  
eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Bundesamtes 2011a

Ähnlich verläuft das Unfallgeschehen bei den Jugendlichen. Montags bis donnerstags reicht die Nachmittagsspitze jedoch bis 19 Uhr, also ca. eine Stunde länger als bei den Kindern. Freitags bleiben die Verunglücktenzahlen bei den Jugendlichen über den ganzen Nachmittag bis abends 20 Uhr relativ hoch, da nach Schulschluss nicht gleich der Heimweg angetreten wird. Auch am Wochenende verläuft die Unfallentwicklung der Jugendlichen deutlich anders. Samstags und sonntags liegen die Spitzenwerte zwischen 14 und 22 Uhr. Danach sinken die Verunglücktenzahlen, erreichen jedoch erst um 5 Uhr früh die Werte der Wochentage. Darin spiegelt sich, dass Jugendliche am Wochenende häufig unterwegs sind und auch nachts schon lange von zuhause weg bleiben.

## Unfallursachen

Wenn Unfälle von Kindern verursacht werden, ist bei kleineren Kindern fast immer die Ursache, dass sie die Straße überqueren, ohne auf den Verkehr zu achten, oder dass sie plötzlich hinter Sichthindernissen hervortreten und zu spät gesehen werden. Bei den älteren Kindern ab zehn Jahre kommen dazu vor allem Unfallursachen im Radverkehr. Dabei treten vorrangig Probleme beim Einfahren in den fließenden Verkehr oder bei der Benutzung der falschen Fahrbahnseite auf. Vereinzelt wird bei Unfällen mit radfahrenden Kindern auch überhöhte Geschwindigkeit oder mangelnde Fahrzeugbeherrschung als Ursache genannt. Das Bild entspricht auch der Analyse auf Bundesebene.<sup>18</sup>

Wenn andere Verkehrsteilnehmer Unfälle mit Kindern verursachen, liegen die Hauptursachen im falschen Verhalten gegenüber Fußgängern, z.B. Vorfahrtsmissachtung und bei älteren Kindern ab 10 Jahren oft auch in Abbiegefehlern. Eine Stadt gab auch das Wenden und Rückwärtsfahren als Hauptursache an.

Die selbständige Mobilität von Jugendlichen ist geprägt durch das Zweirad. 2010 benutzen im Bundesdurchschnitt innerhalb von Ortschaften 29 Prozent der verunglückten Jugendlichen ein Mofa oder Moped und 26 Prozent ein Fahrrad<sup>19</sup>. Dementsprechend sind die Hauptunfallursachen bei Unfällen, bei denen Jugendliche die Hauptverursacher waren, das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit sowie weitere Fehler des Fahrzeugführers wie Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug und nicht ausreichender Abstand. Bei den Radfahrern waren die Hauptunfallursachen das Fahren auf der falschen Fahrbahn.

<sup>18</sup> Statistisches Bundesamt 2011

<sup>19</sup> Statistisches Bundesamt 2011a

Auch dies entspricht den Unfallursachen laut Bundesstatistik<sup>20</sup>.

## Genderaspekte

Schon ab frühem Kindesalter lassen sich Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Jungen und Mädchen feststellen, die sich auch im Unfallgeschehen widerspiegeln.

Jungen sind schon ab sechs Jahren deutlich häufiger zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Bei Mädchen nimmt der Radfahranteil erst ab zehn Jahren deutlich zu. Sie werden häufiger mit dem Auto gefahren. Neben dem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten spiegelt sich die unterschiedliche Risikobereitschaft bei Jungen und Mädchen auch im Unfallgeschehen wieder. Bundesweit betrachtet, lag das Unfallrisiko von Jungen 2010 mit 282 Verunglückten je 100 000 Einwohner ihrer Altersgruppe deutlich höher als das von Mädchen (236)<sup>21</sup>. Abbildung 9 zeigt die Verteilung der verunglückten Mädchen und Jungen nach Art der Verkehrsbeteiligung gemittelt für die Jahre 2007 bis 2010.

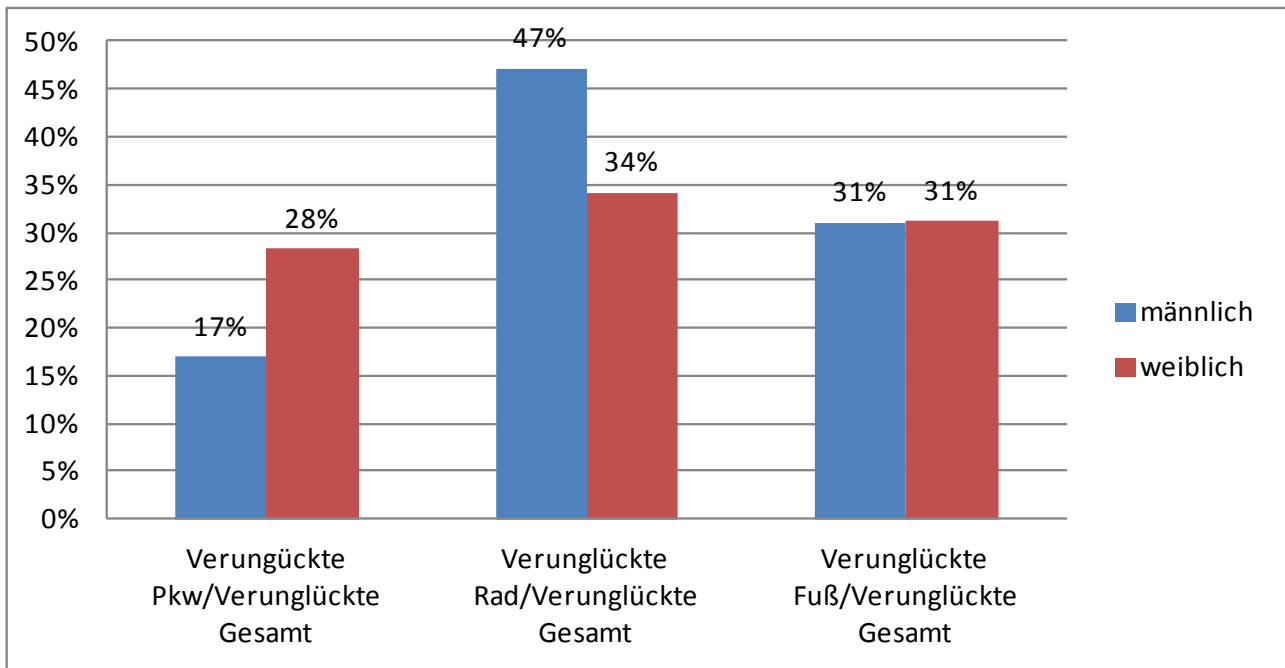


Abbildung 9: Anteil verunglückter Kinder innerorts nach Verkehrsbeteiligung in Prozent

Im Durchschnitt der Jahre 2007 - 2010

eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Bundesamtes 2009 bis 2011b (Fachreihe 8)

Bei den Jugendlichen differenzieren sich die Unterschiede weiter aus. Während 2010 lediglich 51 Prozent der Jugendlichen männlich waren, lag deren Anteil an den Verunglückten im selben Jahr bei 59 Prozent und der Anteil bei den Verkehrstoten sogar bei 67 Prozent<sup>22</sup>. Auch hier sind deutliche Unterschiede bei den Verunglücktenzahlen nach Art der Verkehrsbeteiligung zu sehen (s. Abbildung 10, gemittelte Werte für die Jahre 2007-2010). Diese hohen Verunglücktenzahlen sind auch der Tatsache geschuldet, dass männliche Jugendliche häufiger als Mädchen motorisiert unterwegs sind. Hier ist das Unfallrisiko besonders hoch, da sich im Jugendalter »jugendspezifisches Risikoverhalten« mit »Anfängerrisiko« mischt. Die eigenen Fertigkeiten werden über- und die Gefahren des Straßenverkehrs unterschätzt. Das zeigt sich beim Radfahren, verstärkt aber beim Fahren mit motorisierten Zweirädern. Mädchen zwischen 15 und 17 Jahren verunglücken im Pkw häufiger als gleichaltrige männliche Jugendliche - oft als Begleiterinnen von älteren jungen Männern, die schon einen Pkw-Führerschein besitzen<sup>23</sup>. Auch bei den Unfallverursachern lassen sich geschlechtsspezifische Unterschiede erkennen: So waren 2010 beispielsweise bei drei Vierteln aller von Jugendlichen verursachten Unfälle männliche Jugendliche die Verursacher. Zudem gibt es bei den Unfallursachen geschlechtsspezifische Differenzen:

Bei männlichen Jugendlichen war vor allem die unangepasste Geschwindigkeit problematisch. Unfälle, die von weiblichen Jugendlichen verursacht wurden, hatten ihre Ursachen vorwiegend darin, dass die Mädchen z.B. in falscher Richtung auf dem Gehweg gefahren sind.

20 Statistisches Bundesamt 2011a

21 Statistisches Bundesamt 2011

22 Statistisches Bundesamt 2011a

23 Limbourg, Raithel, Reiter 2000

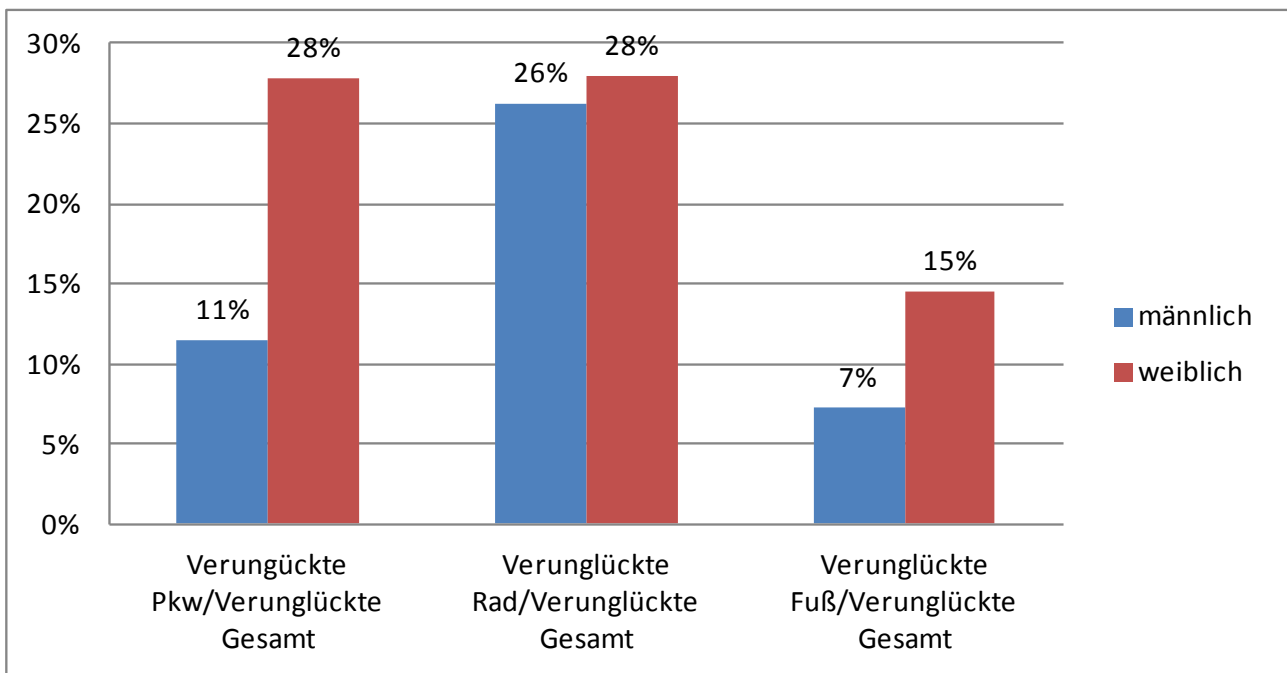


Abbildung 10: Anteil verunglückter Jugendlicher innerorts nach Verkehrsbeteiligung in Prozent  
 Im Durchschnitt der Jahre 2007 - 2010  
 eigene Darstellung auf Datengrundlage des Statistischen Bundesamtes 2009 bis 2011b (Fachreihe 8)

## Größere Städte sind nicht gefährlicher

Um Rückschlüsse ziehen zu können, ob die Höhe der Verunglücktenrate abhängig von der Stadtgröße ist, wurden die untersuchten Städte anhand ihrer gemittelten Einwohnerzahlen in fünf Größencluster eingeteilt. Die Größencluster wurden so gewählt, dass relativ homogene Gruppen entstanden (s. Abbildung 11).

Gruppe	Gemittelte Einwohnerzahl von bis	Spanne der gemittelten Einwohnerzahl im Cluster	Anzahl Städte	Mittelwert Einwohner im Cluster	Rate der verunglückten Kinder in 1.000	Rate der verunglückten Jugendlichen in 1.000
1	> 800.000	997.000-3.431.000	4	1.881.000	3,0	5,9
2	400.000 - < 800.000	494.000 -666.000	11 St	555.000	3,1	6,6
3	200.000 - < 400.000	201.000-379.000	23 St	263.000	3,3	7,7
4	150.000 - < 200.000	151.000-198.000	14 St	171.000	3,0	7,4
5	100.000 - < 150.000	100.000-146.000	29 St	117.000	3,2	9,1

Abbildung 11: Einteilung der untersuchten Städte in Größencluster

Bei den Kindern liegen die Verunglücktenraten über alle Städtegrößen relativ dicht beieinander. Ein klarer Bezug zur Stadtgröße ist nicht erkennbar. Den kleinsten Wert mit 3,0 Verunglückten auf 1.000 Kinder weisen die Größencluster eins und vier auf, d.h. die Metropolen mit Einwohnerzahlen im Millionenbereich und Städte mit 150.000 bis unter 200.000 Einwohnern. Der höchste Wert mit 3,3 Verunglückten pro 1.000 Kinder findet sich bei den Städten zwischen 200.000 und 400.000 Einwohnern. Bei den Kindern lässt sich kein klarer Bezug zur Größe der Stadt ablesen. Differenziert man die Daten noch einmal für die unter 6-Jährigen, zeigt sich, dass das Unfallrisiko für Kleinkinder und Kindergartenkinder unabhängig von der

Stadtgröße gleichmäßig verteilt ist. Kinder unter 6 verunglücken am häufigsten im Pkw. Bei den 6- bis 14-Jährigen differieren die Anteile der verunglückten Kinder zu Fuß und mit dem Rad etwas. Es lässt sich jedoch keine klare Beziehung zur Stadtgröße ableiten.

Anders ist es bei den Jugendlichen. Hier ist die Spannweite der Verunglücktenrate größer und es ergibt sich eine eindeutige Tendenz: Je größer die Stadt, desto weniger häufig verunglücken Jugendliche im Alter zwischen 15 und 17 Jahren. Die niedrigste Verunglücktenrate haben die Metropolen mit 5,9, die höchste Rate haben die Städte zwischen 100.000 und 150.000 Einwohnern mit 9,1 Verunglückten je 1.000 Jugendliche. Diese Tatsache begründet sich u.a. darin, dass der Anteil der motorisierten Zweiradunfälle mit der Stadtgröße abnimmt. Jugendlichen in größeren Städten steht ein besseres Angebot im Öffentlichen Verkehr zur Verfügung, das eine Alternative zum eigenen motorisierten Fahrzeug darstellt. Auch der Blick in die Verteilung der Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften zeigt, dass Jugendliche außerorts eher motorisiert und zu einem erheblich größeren Teil mit Motorrad und Auto unterwegs sind<sup>24</sup>.

Abbildung 12 zeigt die Verteilung der Verunglücktenrate von Kindern und Jugendlichen im jeweiligen Größencluster. Angegeben ist für die unterschiedlichen Größencluster auch die jeweilige prozentuale Verteilung der Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung.

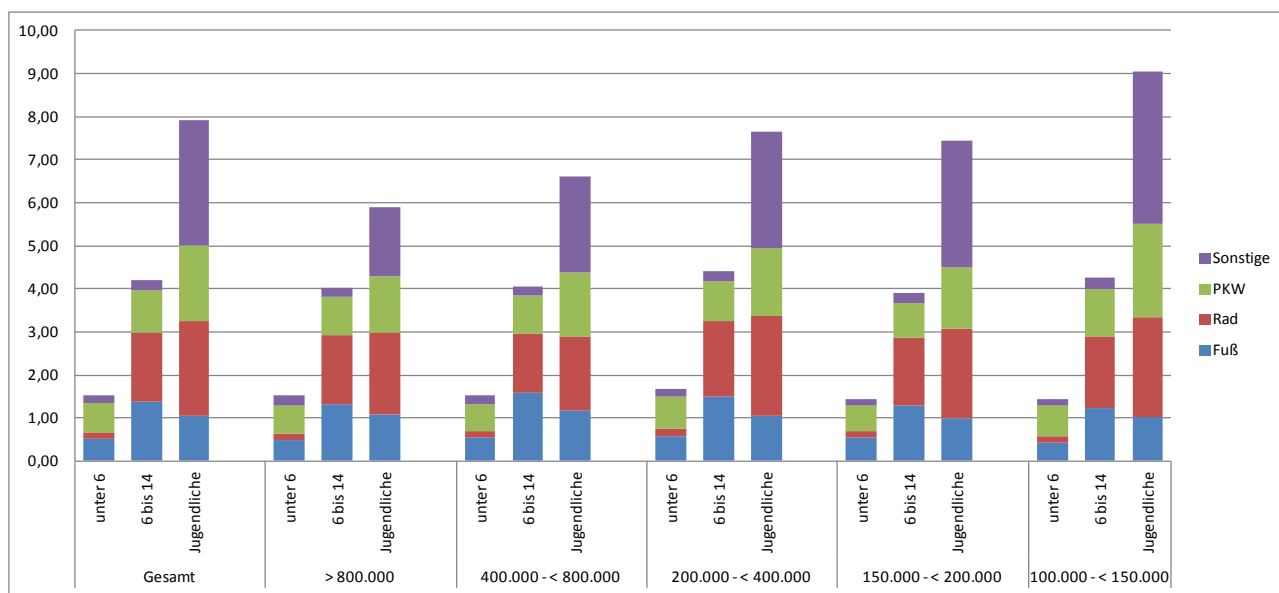


Abbildung 12: Verteilung der Verunglücktenrate von Kindern und Jugendlichen nach Stadtgröße  
eigene Darstellung

## Beispiele

Mit den Basisdaten lassen sich die Veränderungen der Verunglücktenraten bei Kindern und Jugendlichen in den 76 untersuchten Großstädten darstellen. Bei einigen Städten hat der VCD vertiefend nachgeforscht, um eine größere Klarheit über die Wirkungszusammenhänge zu erlangen, die hinter der Unfallentwicklung stehen. Die folgenden Beispiele zeigen auf, wo besondere Problemlagen bei der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen liegen und welche Maßnahmen die Kommunen durchführen.

### Beispiele aus dem grünen Bereich

#### Köln

In Köln steigen die Kinderzahlen seit 2009 wieder an. Insgesamt gab es 2011 gegenüber 2007 eine Zunahme um 2 Prozent. Die Zahl der Jugendlichen ist, wie in den anderen untersuchten Städten, konstant gesunken 2011 um 8,36 Prozent gegenüber 2007. Köln ist mit einer gemittelten Einwohnerzahl von 997.161 die kleinste Stadt im Größencluster 1.

Köln ist eine der 25 Städte, die sowohl bei den Kindern als auch bei den Jugendlichen eine überdurchschnittlich hohe mittlere Abnahme der Verunglücktenrate aufweist. Die Verunglücktenrate bei den Jugendlichen ist konstant über den gesamten

<sup>24</sup> Statistisches Bundesamt 2011a: 38 % aller außerorts ums Leben gekommenen Jugendlichen waren Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer in einem Pkw, 27 % fuhren ein Motorrad, 9,9 % ein Mofa/Moped und 7,0 % ein Fahrrad.



Zeitraum gesunken. Mit 7 Verunglückten auf 1.000 Jugendliche liegt Köln knapp unter dem Durchschnitt. Gemessen an München, Hamburg und Berlin ist die Verunglücktenrate eher hoch. Die mittlere Abnahme der Verunglücktenrate bei den Jugendlichen liegt bei 7,5 Prozent.

Bei den Kindern liegt die Stadt Köln mit 3,3 Verunglückten auf 1.000 Kinder über dem Durchschnitt aller Städte und auch über dem Durchschnitt im Größencluster 1. Bis auf einen leichten Anstieg 2009 konnte die Verunglücktenrate der Kinder in Köln aber konstant gesenkt werden. Im Mittel um 6,4 Prozent. Die Entwicklung in Köln ist damit sehr positiv zu bewerten.

Seit 2008 wurden in Köln keine Kinder im Straßenverkehr getötet. 2007 waren es zwei. Die Anzahl der schwerverletzten Kinder nahm seit 2009 ebenfalls konstant ab.

In Köln wurde im vergangenen Jahr ein Jugendlicher im Straßenverkehr getötet. Bis auf eine leichte Erhöhung im Jahr 2010 haben auch die Zahlen der schwerverletzten Jugendlichen konstant abgenommen.

In Köln verunglücken Kinder unter 6 Jahren am häufigsten als Mitfahrende in einem Pkw. Bis zu einem Alter von 10 Jahren verunglücken Kinder am häufigsten als Fußgänger, danach als Radfahrende; bei den Jugendlichen liegt die Spitze bei den motorisierten Zweiradunfällen.

Bei den von Kindern und Jugendlichen verursachten Fahrradunfällen ist das Einfahren in den fließenden Verkehr in ca. einem Drittel aller Fälle die herausragende Unfallursache.

Bei den Fußgängern ist das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen bzw. das unachtsame Überschreiten

der Fahrbahn in zwei Dritteln aller Fälle unfallursächlich. Bei Unfällen, die von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht wurden, handelt es sich vor allem um Vorfahrtverletzungen, Fehler beim Abbiegen und das falsche Verhalten gegenüber Fußgängern<sup>25</sup>.

Die Polizei der Stadt Köln führt regelmäßig Besuche in Kindergärten und Schulen (Grundschule, Sekundarstufe I und II) durch. Sie ist Partner im Pilotprojekt »Crash-Kurs«<sup>26</sup>, das in Köln und einigen anderen Städten seit 2010 läuft und ab 2012 für alle 10. und 11. Klassen in Nordrhein-Westfalen angeboten werden soll. Durch ungeschönte Unfallbilder und die Diskussion mit Polizisten, Feuerwehrleuten, Notärzten oder Angehörigen von Unfallopfern, die von ihren Erfahrungen berichten, sollen Jugendliche für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Die Polizei Köln bietet außerdem eine Begleitung von Mofakursen an<sup>27</sup>.

## Hamm

Hamm ist mit gemittelt 182.544 Einwohnern dem Größencluster 4 zugeordnet. Die Zahl der Kinder hat sich von 2007 bis 2011 um 7,4 Prozent verringert. Nachdem Hamm in den Jahren 1996 bis 2000 eine überdurchschnittlich hohe Zahl an Kinderunfällen zu verzeichnen hatte, hat die Stadt viel unternommen, um die Zahlen zu senken. Mit einem Wert von 3,4 Verunglückten je 1.000 Kinder und 8,6 Verunglückten je 1.000 Jugendliche liegt Hamm zwar immer noch leicht über dem Mittel aller Städte und über dem Mittel des Größenclusters 4. Die Unfallsituation bei Kindern und Jugendlichen nimmt aber eine gute Entwicklung. Für die Jahre 2007 bis 2011 hat sich die Verunglücktenrate in Hamm bei den Kindern um 6,2 Prozent und bei den Jugendlichen um 3,4 Prozent verringert. Bei beiden Bevölkerungsgruppen gab es im Untersuchungszeitraum nur ein Jahr mit einem Anstieg der Verunglücktenrate.

In den Jahren 2008 bis 2011 starben in Hamm keine Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr. Die Zahl der schwerverletzten Kinder schwankt über die Jahre leicht, liegt aber deutlich unter dem Wert von 2007. In Hamm liegt der Unfallschwerpunkt mit verletzten Kindern unter sechs Jahren wie in den meisten Städten bei Unfällen mit dem Pkw. Bei den 6- bis 10-Jährigen verteilen sich die Maximalwerte bei den Verunglücktenzahlen gleichmäßig auf den Fuß- und Radverkehr. Das heißt, dass viele Kinder in Hamm schon früh mit dem Rad unterwegs sind. Bei den bis 14-Jährigen und bei den Jugendlichen liegen die Schwerpunkte bei den Verunglückten wie bei den anderen Städten im Radverkehr bzw. bei Unfällen mit motorisierten Zweirädern.

In Hamm verunglücken Kinder vor allem auf Freizeitwegen. Nach der Unfallschwerpunktkarte des Kinderunfallberichts verteilen sich deshalb sowohl die Fußgänger- als auch die Fahrradunfälle über das gesamte Stadtgebiet und nicht nur auf die Schulwege. Die Straßen, auf denen sich Unfälle mit Kindern häuften, wurden als Beobachtungsbereiche ausgewiesen. Zwischen 2008 und 2010 wurde knapp ein Drittel der Unfälle mit Kindern von Kindern selbst verursacht<sup>28</sup>. Die Hauptunfallursachen unterscheiden sich bei den Kindern nicht von anderen Städten. Fehler beim Abbiegen und Vorfahrtsfehler sind hauptursächlich für die Unfälle mit 15- bis 17-jährigen Jugendlichen<sup>29</sup>sowohl bei den Unfällen, die von den Jugendlichen selbst verursacht wurden, als auch bei den von Autofahrenden verursachten Unfällen.

---

25 Polizeipräsidium Köln

26 Polizei Nordrhein-Westfalen 2012

27 Polizeipräsidium Köln

28 Kinderunfallkommission Hamm

29 Stadt Hamm

Aufgrund der erhöhten Kinderunfallzahlen in den 1990er Jahren hat sich die Stadt Hamm von der »Stiftung für Kriminalprävention« Unterstützung geholt und eine Langzeitstudie zu den Kinderunfällen mit einer entsprechenden Maßnahmenplanung und mehrjährigen Wirkungskontrolle erarbeiten lassen. Daraus entstand u.a. 2008 die Kinderunfallkommission Hamm (KUK), in der neben der Polizei auch das Tiefbau- und Grünflächenamt sowie das Stadtplanungsamt federführend eingebunden sind. Die KUK erstellt in regelmäßigen Abständen die Kinderunfallberichte und versucht, schnell und flexibel bereits im Vorfeld der Entstehung von Unfallhäufungsstellen aktiv zu werden.

Die Stadt hat eine breite Maßnahmenpalette für mehr Kindersicherheit im Straßenverkehr angestoßen, die die vier Bereiche Verkehrsüberwachung, Baumaßnahmen, Verkehrs- und Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit umfasst. Die Maßnahmen werden dokumentiert und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft.

Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören beispielsweise die regelmäßige Beobachtung und verstärkte Verkehrsüberwachung von Straßen mit erhöhtem Unfallgeschehen. Da die meisten Kinderunfälle in der Freizeit geschehen, wird die Überwachung nicht nur im Schulumfeld durchgeführt, sondern es werden auch Wohnquartiere und stadtteilverbindende Verkehrswege einbezogen. Dabei wird nicht nur die Geschwindigkeit kontrolliert, sondern auch das Falschparken geahndet, weil gerade für Kinderunfälle sichtbehinderndes Parken eine große Gefahrenquelle darstellt. An besonders kritischen Stellen werden auch bauliche Maßnahmen durchgeführt. Da hierfür nur ein enges Budget von 5.000 Euro pro Jahr zur Verfügung steht, werden Synergieeffekte mit anderen Straßen- oder Kanalbaumaßnahmen genutzt.

In Hamm ist die Verkehrssicherheit von Kindern ein wichtiges Thema in der Öffentlichkeit geworden. Das spiegelt sich auch darin wieder, dass für die Maßnahmen zur Mobilitätserziehung viele Partner aus Verbänden, Schule, Presse und Radio etc. gewonnen werden konnten. Zentrales Element der Mobilitätserziehung ist der »K.i.d.S.-Führerschein« Hierbei wurden Elemente bestehender Verkehrserziehungsarbeit zu einem einheitlichen, durchgehenden Verkehrserziehungskonzept vom Kindergarten bis zur Sekundarstufe I zusammengefasst. Alle Maßnahmen, an denen ein Kind oder Jugendlicher teilnimmt, werden im »K.i.d.S.-Führerschein« bestätigt, der das Kind vom Kindergarten bis zur Mittleren Reife (Abschluss der Sekundarstufe I) begleiten soll. Zurzeit wird geprüft, ob in den Hammer Fahrschulen ein Nachlass bei der Führerscheinprüfung gewährt werden kann, wenn der Prüfling einen »K.i.d.S.-Führerschein« vorweisen kann.

Einen kreativen Ansatz verfolgt Hamm auch bei der Erstellung der Schulwegpläne, die in den Unterricht der Grundschulen eingebunden wird.

Ein besonderes Angebot zur Verkehrserziehung gibt es für Kinder mit Handicaps, das von der Polizei in Zusammenarbeit mit einer heilpädagogischen Kindertagesstätte entwickelt und seit 2008 regelmäßig durchgeführt wird. Obwohl es sich zahlenmäßig nicht um eine große Zielgruppe handelt, ist es den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei ein besonderes Anliegen, und es ermöglicht Kindern mit Handicaps ein Stück Selbständigkeit und Freiheit.

Vorbildlich ist auch das Konzept für die Radfahrausbildung. Sie erstreckt sich über mehrere Tage und schließt ein Praxistraining im Straßenverkehr mit ein. In der fünften und sechsten Klasse erfolgt eine Auffrischung.

Es entstanden außerdem viele kreative Öffentlichkeitsaktionen, wie z.B. Selbsthilfe-Aktionen unter dem Motto »Versuch's mal mit Gemütlichkeit«, in denen mit ungewöhnliche Aktionen für die »Verkehrsberuhigung vor der Haustür« geworben wird. Mittlerweile ist die Polizei erster Ansprechpartner für Bürger, die diese Aktion in ihrem Wohnumfeld durchführen möchten. So wurden z.B. Autos in Spielstraßen von den Aktionsteilnehmern geschoben, um dem Fahrer ein Gefühl für das erlaubte Schritt-Tempo zu vermitteln<sup>30</sup>.

## Beispiele aus dem gelben Bereich

### Lübeck

Lübeck hat eine mittlere Einwohnerzahl von 210.739 Personen und ist damit eine der kleineren Städte im Größencluster 3. Die Kinderzahl hat sich in Lübeck von 2007 bis 2011 um 3,6 Prozent reduziert. Mit einer mittleren Verunglücktenrate von 5,2 Verunglückten auf 1.000 Kinder und 13,6 Verunglückten je 1.000 Jugendliche liegt Lübeck vom Unfallniveau deutlich über dem Durchschnitt der untersuchten Städte und auch deutlich über der mittleren Rate des Größenclusters 3. Im betrachteten Untersuchungszeitraum konnte Lübeck seine Verunglücktenraten bei den Kindern jedoch um ein Prozent und bei den Jugendlichen um 0,7 Prozent verringern.

Seit 2007 ist in Lübeck kein Kind und kein Jugendlicher im Straßenverkehr gestorben. Die Zahlen der schwerverunglückten Kinder und Jugendlichen schwanken im Jahresverlauf zwischen 7 und 15 bzw. 3 und 11.

Auch in Lübeck verunglücken Kinder unter 6 Jahren am häufigsten als Mitfahrer im Pkw. Bei den 6- bis 10-Jährigen verteilen sich die Verunglückten relativ gleichmäßig auf die Bereiche Fußgänger, Radfahrer und Pkw. Ab 10 Jahren liegt die Spitze der Verunglücktenzahlen bei den radfahrenden Kindern. Bei den Jugendlichen sind die meisten Verunglückten mit einem motori-

---

30 Kinderunfallkommission Hamm: Kinderunfallbericht Hamm 2008-2010

sierten Zweirad unterwegs gewesen: 2011 verunglückten so 21 Jugendliche<sup>31</sup>.

In den Verkehrssicherheitsberichten der Polizei Lübeck werden keine ergänzenden Angaben zu Unfällen von Kindern und Jugendlichen gemacht.

In der Jugendverkehrsschule Lübeck werden folgende Veranstaltungen angeboten:

- praktische Radfahrausbildung der 3. und 4. Klassen
- Ferienpassprogramme in den Sommerferien mit der Hansestadt Lübeck und den umliegenden Gemeinden
- Verkehrserziehungsaktionen in den Oster- und Herbstferien
- praktische Mofa-/Motorroller-Ausbildung

Darüber hinaus führt die Polizei Verkehrsprävention an den Grundschulen durch, z.B. im Rahmen der Aktionen »Sicherer Schulweg« und »Radfahrausbildung für Kinder«<sup>32</sup>.

## Beispiele aus dem roten Bereich

### Fürth

Fürth hat im Mittel 114.100 Einwohner und ist damit dem Größencluster 5 zuzuordnen. Die Kinderzahlen nahmen von 2007 bis 2011 um 5,7 Prozent ab. Die Stadt liegt mit 3,1 verunglückten Kindern und 7,4 verunglückten Jugendlichen je 1.000 leicht unter dem Durchschnitt aller Städte und unter dem Durchschnitt des Größenclusters 5. Die Entwicklung der mittleren Verunglücktenrate hat sich im Mittel 2007 bis 2011 jedoch negativ entwickelt. Bei den Kindern hat sich die Rate um 4,7 Prozent erhöht, bei den Jugendlichen sogar um 17,5 Prozent. Im untersuchten Zeitraum gab es in Fürth 2010 ein Kind, das im Straßenverkehr tödlich verunglückte. Die Zahl der schwerverletzten Kinder schwankt zwischen drei und neun Kindern, die der schwerverletzten Jugendlichen zwischen einem und fünf pro Jahr. Fürth weist damit relativ kleine Fallzahlen auf, bei denen sich Schwankungen besonders bemerkbar machen.

In Fürth verunglücken kleine Kinder unter 6 Jahren am häufigsten als Fußgänger. Darin unterscheidet sich die Stadt von den meisten andern Städten, bei denen kleine Kinder vor allem im Auto verunglücken. Auch bei den 6- bis 10-Jährigen verunglücken die meisten Kinder zu Fuß. Erst bei den 6- bis 14-Jährigen spielt das Fahrrad eine größere Rolle beim Unfallgeschehen. Bei den Jugendlichen ist der Anteil verunglückter Zweiradfahrer besonders hoch.

Für die Stadt Fürth lagen uns keine ergänzenden Angaben zu Maßnahmen zur Unfallprävention vor.

### Gera

Gera ist die kleinste Stadt im »VCD Städtecheck 2012«. Sie hat im Mittel 100.849 Einwohner und wurde deshalb ebenfalls dem Größencluster 5 zugeordnet. Die Kindezahl in Gera hat um 7,1 Prozent zugenommen. Gera liegt sowohl bei Verunglücktenrate der Kinder mit 2,9 als auch mit der Verunglücktenrate bei den Jugendlichen mit 6,4 je 1.000 unter dem Durchschnitt sowohl aller Städte als auch im Größencluster 5. Die Verunglücktenrate hat sich in den letzten 5 Jahren im Mittel jedoch verschlechtert. Bei den Kindern hat der Anteil Verunglückter je 1.000 um 2 Prozent, bei den Jugendlichen sogar um 13,5 Prozent zugenommen.

Die einzelnen Jahreswerte schwanken vor allem bei den Jugendlichen.

In Gera ist seit 2007 kein Kind und kein Jugendlicher im Straßenverkehr zu Tode gekommen. Die Zahl der schwerverletzten Kinder schwankt zwischen eins und sechs. Bei den Jugendlichen ist die Spanne mit eins bis drei noch kleiner. Aufgrund der kleinen Fallzahlen wirken sich Schwankungen besonders aus.

Kleine Kinder bis 6 Jahre verunglücken in Gera am häufigsten als Mitfahrende im Pkw. Bei den unter 10-Jährigen ist der Anteil der verunglückten Fußgänger ebenso hoch wie der Anteil der Kinder, die als Mitfahrende im Pkw verunglückten. Wie in den meisten der untersuchten Städte liegt der Unfallschwerpunkt bei den 11- bis 14-Jährigen beim Fahrrad, während er bei den Jugendlichen auf den motorisierten Zweiradunfällen liegt.

In Gera wurde gerade ein neuer Verkehrsparcours für die Jugendverkehrsschule eingeweiht. Dadurch kann der Verkehrsunterricht zukünftig für jede Klasse angeboten werden. Vorgesehen ist eine Woche Verkehrsunterricht mit täglich einer Doppelstunde. Die Theorie wird von den Lehrern der Grund- bzw. Förderschule in der jeweiligen Schule vermittelt. Zum Abschluss absolvieren die Mädchen und Jungen eine theoretische und praktische Prüfung<sup>33</sup>.

---

31 Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3, Verkehrssicherheit 2012

32 Hier Lübeck.de vom 27.2.2012

33 Stadt Gera

## Fazit

In Deutschland verunglücken, verglichen mit der Mehrheit der europäischen Nachbarländer, überdurchschnittlich viele Kinder im Straßenverkehr. Bundesweit hat sich zwar die Verunglücktenrate der Kinder und Jugendlichen konstant reduziert<sup>34</sup>, in den Großstädten stellt sich das Bild jedoch heterogener dar: Nur in der Hälfte der untersuchten Städte konnte die Verunglücktenrate bei Kindern reduziert werden. Bei den Jugendlichen wiesen 43 von 76 Städten eine positive Tendenz auf. In vielen Städten schwanken die Verunglücktenzahlen stark. Bei Kindern lässt sich keine Abhängigkeit des Unfallrisikos von der Größe der Stadt feststellen. Bei den Jugendlichen ergab der »VCD Städtecheck 2102«, dass die Unfallrate mit der Größe der Städte deutlich abnahm. Hier macht sich bemerkbar, dass gute Angebote im öffentlichen Verkehr eine sichere Alternative zu Mofa oder Moped bieten.

Klare Aussagen lassen sich auch zu der Art der Unfälle und den Unfallursachen treffen.

Kinder unter 6 Jahren verunglücken am häufigsten als Beifahrer im Pkw. Kinder zwischen 6 und 11 Jahren verunglücken am häufigsten als Fußgänger oder Radfahrende. Bei älteren Kindern steht das Rad und bei Jugendlichen das motorisierte Zweirad im Vordergrund des Unfallgeschehens. Da sich im Mobilitätsverhalten und im Unfallgeschehen von Kindern schon sehr früh geschlechtsspezifische Unterschiede abzeichnen, müssen Genderaspekte bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden. Auffällig ist, dass in den meisten Städten die Gruppe der 15- bis 17-Jährigen nicht im Focus der Verkehrssicherheitsarbeit steht. Da das Unfallrisiko in dieser Altersgruppe jedoch gut dreimal so hoch ist wie bei Kindern und sich Maßnahmen für diese Altersgruppe auch positiv auf die Problemgruppe »junge Fahrer« auswirkt, sollten verstärkt Angebote für diese Altersgruppe geschaffen werden. Wer die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen deutlich verbessern will, muss vor allem den Rad- und Fußverkehr sicherer machen und auch an den Wochenenden, vor allem freitag- und samstagnachts, gute Alternativen zur Fahrt mit dem Zweirad oder Auto bieten. Bei allen Maßnahmen muss vor allem der Risikobereitschaft von Jungen und männlichen Jugendlichen Rechnung getragen werden. Das Beispiel Hamm zeigt deutlich, dass sich die Unfallsituation von Kindern und Jugendlichen deutlich verbessern lässt, wenn Verkehrssicherheit zu einem Thema mit hohem kommunalpolitischen Stellenwert wird.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen sind:

- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts  
Viele Kinderunfälle geschehen, weil Kinder nicht rechtzeitig gesehen werden oder sich anders verhalten, als Erwachsene das erwarten. Das ist z.T. ihrer geringen Körpergröße geschuldet und z.T. ihrer Unerfahrenheit. Mit beiden Faktoren muss man rechnen. Bei Tempo 30 können Autofahrer Gefahrensituationen am Straßenrand besser wahrnehmen und aufgrund des kürzeren Anhalteweges schneller reagieren.  
In besonders sensiblen Bereichen muss die Geschwindigkeit z.T. auch weiter reduziert werden und eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 oder Tempo 10 ausgewiesen werden, bzw. ein verkehrsberuhigter Bereich festgelegt werden.
- Sichere Rad- und Fußwegverbindungen nicht nur im Schulumfeld  
Hier ist vor allem darauf zu achten, dass die Komplexität des Verkehrs gesenkt wird und eine gute Sichtbarkeit garantiert ist.
- Beobachtung und Überwachung von Unfallschwerpunkten  
Hier muss nicht nur auf Geschwindigkeit, sondern auch auf Falschparken geachtet werden.
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Verkehrsplanung, um den Blick für die Problempunkte zu schärfen
- ein gutes Angebot im öffentlichen Nahverkehr vor allem freitag- und samstagnachts, z.B. mit »Discobussen«
- ein aufeinander aufbauendes Konzept für eine Mobilitätserziehung vom Kindergarten bis zum Schulabschluss
- Einbindung verschiedener Akteure in die Verkehrssicherheitsarbeit  
Verkehrssicherheit muss zur gesellschaftlichen Aufgabe werden. Je mehr kommunale Akteure einbezogen werden, desto besser lässt sich die Aufgabe auch langfristig bewältigen. So können Discobusse z.B. auch gemeinschaftlich von Betreibern von Freizeiteinrichtungen mitfinanziert oder ihre Nutzung z.B. mit einem Freigetränk belohnt werden.
- kreative Öffentlichkeitsarbeit, die deutlich macht, dass Verkehrssicherheit ein wichtiges Stück Lebensqualität in der Stadt ist  
Wer lebendige, familienfreundliche Städte haben möchte, muss vor allem gewährleisten, dass Kinder und Jugendliche selbständig und sicher mobil sein können.

Die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen stellt sich in den untersuchten deutschen Großstädten heterogener dar als im Bundestrend. Einige Städte sind auf einem guten Weg, bei anderen müssen die Anstrengungen noch deutlich erhöht

---

<sup>34</sup> Ausnahme 2011: Hier stiegen die Verunglücktenzahlen bei den Jugendlichen erstmals wieder an.

werden.

Damit Kinder und Jugendliche sich optimal entwickeln können, brauchen sie einen Straßenraum, der für Bewegung und Spiel genutzt werden kann und in dem sie selbständig unterwegs sein können. Verkehrssicherheit ist hierfür eine Basisvoraussetzung.

Mit gezielten Maßnahmen können Kommunen auch Eltern Mut machen, ihren Kindern diese Freiräume zu geben. Wer seine Kinder aus Angst vor Verkehrsunfällen ständig mit dem Auto chauffiert, verhindert, dass Kinder wichtige Fähigkeiten erwerben, die sie für die Teilnahme am Straßenverkehr brauchen: z.B. die Einschätzung von Geschwindigkeiten, das Erkennen von Gefahrensituationen und die Umsetzung der Verkehrsregeln in realen Situationen.

Der VCD unterstützt Kommunen, Eltern, Schulen, Kinder und Jugendliche seit vielen Jahren mit Informationsmaterialien, Aktionsangeboten, Beratung und durch Lobbyarbeit vor Ort, damit unsere Kinder sicher und gesund aufwachsen können.

Hier einige unserer Angebote, die Sie kostenlos nutzen können:

- Gute Beispiele für familienfreundliche Mobilitätsangebote und eine Checkliste für Kommunen, die zusammen mit dem Deutschen Familienverband erarbeitet wurde, finden Sie unter [www.vcd.org/mit\\_kindern\\_unterwegs.html](http://www.vcd.org/mit_kindern_unterwegs.html)
- Tipps für den sicheren Schulweg: [www.vcd.org/sicherzurschule.html](http://www.vcd.org/sicherzurschule.html)
- Hilfe bei der Organisation eines Laufbusses: [www.vcd.org/vcd\\_laufbus.html](http://www.vcd.org/vcd_laufbus.html)
- Mitmachaktion »Zu Fuß zur Schule« von Deutschem Kinderhilfswerk und VCD: [www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de)
- »Fahrrad!« eine Mitradel-Aktion für Jugendliche: [www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de)
- Argumente für Tempo 30 finden Sie im VCD-Positionspapier »Tempo 30 – für mehr Leben« unter <http://tempo30.vcd.org>
- Bildungsmaterialien und Weiterbildungsangebote für Kindergärten und Schulen: [www.vcd.org/bildungsservice.html](http://www.vcd.org/bildungsservice.html) (im Aufbau)

## Literatur

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, 2012, Ina Hergert, Nachricht vom 24.04.2012

AOK und Ärztekammer Hamburg [www.gesund-macht-schule.de/downloads/gms/Elternbriefe\\_Bewegung\\_D.pdf](http://www.gesund-macht-schule.de/downloads/gms/Elternbriefe_Bewegung_D.pdf)

BAST 2008, Bundesanstalt für Straßenwesen: Kinderunfallatlas, Berichte Mensch und Sicherheit, Heft M 192, Bergisch Gladbach

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Dienststelle Schweinfurt, 2012, Dagmar Meyer, Nachricht vom 17.04.2012

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, 2010: Freiräume für Kinder und Jugendliche. Gutachten im Rahmen des Nationalen Aktionsplanes „Für ein kindgerechtes Deutschland 2005-2010“. Werkstatt: Praxis Heft 70, Berlin

Funk, W. 2008: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg: Ife.

Hier Lübeck.de, das Onlinemagazin für Lübeck und Umgebung vom 27.2.2012, [www.hier-luebeck.de](http://www.hier-luebeck.de), 7.6.2012

Hüttenmoser, M. 2009: Auswirkungen des Wohnumfeldes auf die motorischen Fähigkeiten der Kinder, [www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/Vortrag09GrazBi.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/Vortrag09GrazBi.pdf), 7.6.2012

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Düsseldorf, 2012, Siegfried Saitzek, Nachricht vom 07.05.2012

Kinderunfallkommission Hamm: Kinderunfallbericht Hamm 2008-2010, [www.hamm.de/fileadmin/user\\_upload/Medienarchiv/Planen\\_Bauen\\_Verkehr/Dokumente/Verkehr/Verkehrsbericht\\_28\\_10\\_2010\\_Teil\\_1.pdf](http://www.hamm.de/fileadmin/user_upload/Medienarchiv/Planen_Bauen_Verkehr/Dokumente/Verkehr/Verkehrsbericht_28_10_2010_Teil_1.pdf), 7.6.2012

Krause, J. 1999: Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 108.

Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Hannover, 2012, Sabine Haertelt, Nachrichten vom 04.04.2012, 26.04.2012 und 08.05.2012

Limbourg, M.; Raithel, J.; Reiter, K. 2000: Jugendliche im Straßenverkehr In: Raithel, J. (Hg): Risikoverhalten im Jugendalter.

Leske und Budrich, Opladen, 2000. [www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/risiko-jugend.html](http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/risiko-jugend.html), 5.6.2012

Limbourg, M. 2002: Kinder unterwegs im Verkehr. In: Sache-Wort-Zahl 2002, 30. Jg., H. 47, S. 9-16.

MID Mobilität in Deutschland 2008: Generation Auto? Aktuelle Ergebnisse zur Kindermobilität, Präsentation auf dem Kinderkongress 2009, [www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Follmer%20Kinderkongress%202009%20Generation%20Auto.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Follmer%20Kinderkongress%202009%20Generation%20Auto.pdf), 7.6.2012

Polizei Bremen, 2011, Herr Moritz, Nachricht vom 13.04.2012

Polizei Nordrhein-Westfalen 2012 [www.crashkurs.nrw.de](http://www.crashkurs.nrw.de), 6.6.2012

Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3, Verkehrssicherheit 2012: Verkehrssicherheitsbericht 2011 für die Hansestadt Lübeck, [www.polizei.schleswig-holstein.de/cae/servlet/contentblob/851114/publicationFile/vsb-stadt-luebeck2011.pdf](http://www.polizei.schleswig-holstein.de/cae/servlet/contentblob/851114/publicationFile/vsb-stadt-luebeck2011.pdf), 7.6.2012

Polizeipräsidium Köln, Polizeihauptkommissar Handschuhmacher, Direktion Verkehr, Mitteilung vom 9.5.2012

Polizeipräsidium Südhessen, Darmstadt, 2012, Jochen Lingenberg, Nachricht vom 14.05.2012

Polizeipräsidium Südosthessen, Offenbach am Main, 2012, Hans-Joachim Halin, Nachricht vom 25.05.2012

Schutzpolizei Bremerhaven Amt 93/14, Bremerhaven 2012, Werner Stox, Nachricht vom 24.05.2012

Stadt Gera, [www.gera.de/sixcms/detail.php?\\_nav\\_id1=10226&\\_lang=de&id=104716](http://www.gera.de/sixcms/detail.php?_nav_id1=10226&_lang=de&id=104716)

Stadt Hamm, Frau Winkelmann, Stadtplanungsamt – Verkehrsplanung, Mitteilung vom 17.04.2012

Statistikamt Nord, Kiel 2012, Kirsten Braun, Nachricht vom 19.04.2012, Verena Hein, Nachricht vom 26.04.2012

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2010: Gemeindeverzeichnis GV 2000, Gebietsstand 31.12.2009

Statistisches Bundesamt 2009: Verkehrsunfälle Dezember 2008, Fachserie 8 Reihe 7, erschienen am 29.03.2009, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2010: Verkehrsunfälle Dezember 2009, Fachserie 8 Reihe 7, erschienen am 11.04.2010, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2011, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2010, erschienen August 2011, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2011a, Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr, September 2011, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt 2012: Verkehrsunfälle Dezember 2011, Fachserie 8 Reihe 7, erschienen am 26.03.2012, Wiesbaden

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2012, Ronald Wunsch, Nachricht vom 27.03.2012

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, 2012, Viola Marusch, Nachricht vom 19.04.2012

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2012, Daten 2008 – 2011, Gerhard Schmittl, Nachrichten vom 24.04.2012 und 09.05.2012

Technisches Polizeiamt Land Sachsen-Anhalt, Magdeburg, 2012, Thomas Kittel, Nachrichten vom 15.05.2012 und 21.05.2012

Thüringer Landesamt für Statistik, Erfurt, 2012, Katja Eichentopf, Nachricht vom 23.04.2012

# Anhang

	Verunglückte Kinder							Verunglückte Jugendliche						
	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Kinder je 1000	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Jugendliche je 1000
Aachen <sup>35</sup>	96	99	95	72	115	10,1	3,17	68	66	56	57	48	-5,9	8,73
Augsburg <sup>36</sup>	134	110	106	113	140	3,0	3,55	56	68	57	59	81	14,0	8,62
Bergisch Gladbach <sup>35</sup>	44	37	52	28	41	6,8	2,61	35	36	41	36	22	-7,4	9,86
Berlin <sup>37</sup>	1231	1205	1177	1051	1197	-1,6	2,84	513	464	374	333	370	-1,9	4,88
Bielefeld <sup>35</sup>	142	131	129	95	143	4,2	2,76	66	78	62	57	49	-4,8	6,18
Bochum <sup>35</sup>	144	88	85	89	78	-11,1	2,15	85	58	56	60	51	-7,1	5,75
Bonn <sup>35</sup>	136	120	138	137	119	-3,1	2,92	54	64	68	54	69	10,0	6,89
Bottrop <sup>35</sup>	55	62	36	39	31	-8,4	2,79	38	35	35	25	26	-5,0	7,83
Braun-schweig <sup>38</sup>	81	111	79	75	104	10,3	3,04	59	40	44	35	50	2,5	6,79
Bremen <sup>39</sup>	644	201	172	136	162	-22,0	3,85	115	106	121	102	84	-7,2	7,18
Bremer-haven <sup>40</sup>	68	77	85	52	66	4,6	4,59	39	27	43	28	23	-0,7	8,60
Chemnitz <sup>41</sup>	86	83	80	80	88	-2,2	3,44	76	41	43	33	31	-4,1	9,54
Cottbus <sup>37</sup>	31	30	33	24	26	-4,8	2,96	23	18	6	10	10	10,1	6,16
Darmstadt <sup>42</sup>	95	47	66	54	64	-3,6	3,44	40	38	36	26	33	-1,3	9,82
Dortmund <sup>35</sup>	247	254	240	198	190	-4,8	2,90	118	99	146	103	114	5,1	6,47
Dresden <sup>41</sup>	160	174	177	238	231	5,5	3,31	91	73	72	42	57	6,2	7,21
Duisburg <sup>35</sup>	213	208	181	199	211	1,7	2,98	155	106	93	109	107	-4,3	6,94
Düsseldorf <sup>35</sup>	259	234	235	240	223	-4,2	3,26	108	108	94	84	98	-0,02	6,74

<sup>35</sup> Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Düsseldorf, 2012

<sup>36</sup> Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Dienststelle Schweinfurt, 2012

<sup>37</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, 2012

<sup>38</sup> Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Hannover, 2012

<sup>39</sup> Polizei Bremen, 2011, Daten 2007 - 2010

<sup>40</sup> Schutzpolizei Bremerhaven Amt 93/14, Bremerhaven 2012

<sup>41</sup> Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, 2012

<sup>42</sup> Polizeipräsidium Südhessen, Darmstadt, 2012

	Verunglückte Kinder							Verunglückte Jugendliche						
	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Kinder je 1000	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Jugendliche je 1000
Erfurt <sup>43</sup>	70	67	74	65	58	-7,1	2,96	41	27	25	17	17	-5,2	5,86
Erlangen <sup>36</sup>	70	47	44	40	39	-12,5	3,43	35	29	27	22	23	-8,7	9,71
Essen <sup>35</sup>	242	220	242	197	241	2,4	3,10	135	147	105	93	85	-7,7	6,38
Frankfurt am Main														
Freiburg <sup>44</sup>	76	95	85	76	70	-1,5	2,89	49	60	42	38	50	4,4	8,83
Fürth <sup>36</sup>	49	41	45	52	54	4,7	3,06	24	18	20	41	29	17,5	7,38
Gelsenkirchen <sup>35</sup>	143	118	113	99	108	-4,5	3,20	74	62	50	46	48	-6,2	6,18
Gera <sup>43</sup>	26	27	26	28	30	2,0	2,91	22	10	10	8	13	13,5	6,44
Göttingen <sup>38</sup>	41	33	48	40	45	6,3	2,98	26	23	36	23	20	2,4	8,37
Hagen <sup>35</sup>	84	61	58	52	50	-9,3	2,24	59	39	40	43	30	-10,9	6,27
Halle (Saale) <sup>45</sup>	89	99	98	89	99	0,8	3,77	51	37	35	18	27	6,4	6,84
Hamburg <sup>46</sup>	781	771	795	689	740	-1,5	3,33	324	326	277	241	237	-5,5	6,05
Hamm <sup>35</sup>	112	105	82	83	79	-6,2	3,37	58	64	61	53	47	-3,4	8,62
Hannover <sup>38</sup>	223	210	239	211	192	-3,5	3,32	94	93	96	78	87	-0,6	7,03
Heidel-berg <sup>44</sup>	62	58	35	39	52	-0,6	3,05	30	18	37	25	19	3,3	7,83
Heilbronn <sup>44</sup>	62	31	55	41	47	4,8	2,75	47	26	29	27	30	-5,5	8,40
Herne <sup>35</sup>	63	49	48	38	73	14,0	2,49	35	25	15	21	20	-4,8	4,36
Hildesheim <sup>38</sup>	55	44	49	39	49	0,6	3,57	30	41	31	32	25	-0,4	9,97
Ingolstadt <sup>36</sup>	34	63	48	48	61	22,4	2,85	61	66	35	56	39	-0,3	13,57
Jena <sup>43</sup>	31	39	26	29	33	0,6	2,83	29	15	7	8	16	10,9	7,53
Karlsruhe <sup>44</sup>	137	108	114	96	120	-1,4	3,24	60	47	65	42	50	1,8	7,03

<sup>43</sup> Thüringer Landesamt für Statistik, Erfurt, 2012

<sup>44</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2012

<sup>45</sup> Technisches Polizeiamt Land Sachsen-Anhalt, Magdeburg, 2012

<sup>46</sup> Statistikamt Nord, Kiel 2012



	Verunglückte Kinder							Verunglückte Jugendliche						
	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Kinder je 1000	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Jugendliche je 1000
Kassel														
Kiel <sup>46</sup>	108	87	89	73	104	1,9	3,23	68	66	58	33	39	-7,3	8,37
Koblenz <sup>47</sup>		35	43	38	41	7,0	2,95		41	25	30	38	5,1	11,07
Köln <sup>35</sup>	502	415	423	406	388	-6,4	3,27	242	188	177	172	160	-7,5	7,01
Krefeld <sup>35</sup>	128	98	128	89	99	-1,6	3,41	62	80	53	42	46	-1,3	7,36
Leipzig <sup>41</sup>	116	127	125	121	142	1,1	2,31	83	66	35	34	44	0,3	5,32
Leverkusen <sup>35</sup>	69	78	59	56	79	6,8	3,04	63	45	36	21	45	8,5	8,27
Lübeck <sup>46</sup>	146	137	144	150	134	-1,0	5,23	97	106	78	62	79	-0,7	13,64
Ludwigs-hafen <sup>47</sup>		79	82	79	81	1,2	3,52		35	29	37	39	7,9	6,99
Magde-burg <sup>45</sup>	113	105	95	102	88	-8,4	4,37	72	50	38	37	28	-7,4	9,48
Mainz <sup>47</sup>		78	59	79	65	-2,8	2,88		34	35	33	35	1,8	7,07
Mann-heim <sup>44</sup>	106	103	120	112	120	4,3	2,85	55	57	54	49	45	-2,8	6,10
Moers <sup>35</sup>	75	48	44	50	44	-9,0	3,81	51	30	38	27	33	-1,2	10,32
Mönchen-gladbach <sup>35</sup>	132	139	117	114	116	-1,2	3,37	97	88	74	77	56	-9,6	8,77
Mülheim an der Ruhr <sup>35</sup>	72	55	43	63	60	0,1	2,75	53	53	27	38	27	-6,2	7,65
München <sup>36</sup>	443	377	406	359	412	-2,7	2,42	197	168	176	141	153	-4,2	5,59
Münster <sup>35</sup>	138	142	108	129	127	-0,8	3,56	64	76	58	46	47	-4,5	7,69
Neuss <sup>35</sup>	70	70	78	78	70	0,8	3,24	27	31	47	20	31	18,6	6,39
Nürnberg <sup>36</sup>	185	179	177	203	173	-1,1	2,97	111	86	85	95	85	-3,7	7,00
Ober-hausen <sup>35</sup>	93	92	98	74	95	4,9	3,11	60	47	40	47	57	4,0	6,91
Offenbach am Main <sup>48</sup>	74	56	79	62	57	-3,8	3,72	34	26	22	19	29	2,5	7,41
Oldenburg <sup>38</sup>	63	70	65	67	90	10,8	3,37	42	44	61	38	54	12,2	10,02

<sup>47</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2012, Daten 2008 - 2011

<sup>48</sup> Polizeipräsidium Südosthessen, Offenbach am Main, 2012

	Verunglückte Kinder							Verunglückte Jugendliche						
	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Kinder je 1000	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung der Verunglücktenrate 2007 – 2011 (%)	Rate Verunglückte Jugendliche je 1000
Osnabrück <sup>38</sup>	54	81	54	64	47	2,5	2,99	58	56	44	41	42	-5,9	11,18
Paderborn <sup>35</sup>	72	73	62	65	77	3,9	3,18	40	46	45	39	36	-0,2	8,29
Pforzheim <sup>44</sup>	69	61	36	48	61	2,5	3,28	37	23	24	30	19	-9,2	7,02
Potsdam <sup>37</sup>	56	43	45	53	59	-2,3	2,74	29	14	14	23	19	10,5	6,55
Reckling-hausen <sup>35</sup>	79	67	47	33	48	-5,4	3,38	49	38	29	30	24	-13,2	8,57
Regens-burg <sup>36</sup>	45	46	76	53	62	12,6	3,53	50	47	48	46	31	-9,1	13,91
Remscheid <sup>35</sup>	53	47	45	36	26	-13,6	2,52	23	29	19	21	15	-3,3	5,24
Reut-lingen <sup>44</sup>	50	57	43	41	45	0,1	2,99	44	35	26	34	33	-1,8	9,28
Rostock														
Saarbrücken														
Salzgitter <sup>38</sup>	56	50	38	38	39	-5,6	3,04	39	37	37	33	22	-9,7	9,53
Siegen <sup>35</sup>	40	36	43	29	50	14,9	2,93	42	29	24	22	30	-0,6	8,68
Solingen <sup>35</sup>	79	66	63	56	52	-7,9	2,76	34	38	29	32	26	-3,7	5,78
Stuttgart <sup>44</sup>	241	209	208	186	199	-4,5	2,80	94	88	75	79	76	-3,3	5,49
Trier <sup>47</sup>		51	46	53	49	-0,8	4,03		46	42	33	34	-5,8	14,15
Ulm <sup>44</sup>	46	44	48	31	45	4,2	2,63	33	22	27	33	24	-2,3	7,98
Wiesbaden														
Wolfsburg <sup>38</sup>	40	42	34	36	41	1,7	2,53	45	42	31	16	16	-17,4	7,99
Wuppertal <sup>35</sup>	144	136	160	135	140	1,7	3,00	51	54	63	58	65	9,7	5,15
Würzburg <sup>36</sup>	48	48	30	38	43	1,2	3,14	45	26	37	40	25	-2,7	11,43



## Stark für Mensch und Umwelt - der VCD

Der ökologische Verkehrsclub VCD setzt sich für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität ein. Dabei arbeitet er auf zwei unterschiedlichen Ebenen: Zum einen berät er als Umwelt- und Fachverband Unternehmen, initiiert innovative Projekte, nimmt Einfluss auf Politik und Wirtschaft, begleitet Gesetzgebungsprozesse und leistet Politikberatung.

Zum anderen ist der VCD die Interessenvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen. Mit seinen Serviceprodukten und -leistungen, die sich an Umweltgesichtspunkten orientieren, ist der VCD mehr als eine ökologische Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs.

Derzeit unterstützen 60000 Mitglieder und Förderer die Arbeit des VCD. Sie auch?  
Jetzt wechseln! [www.vcd.org/wechseln.html](http://www.vcd.org/wechseln.html)

Mehr Informationen unter [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

### VCD - der einzige ökologische Verkehrsclub.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi Dutschke-Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10 mail@vcd.org • [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

*Verantwortlich für die Gesamtherstellung:* **Anja Hänel**  
*Redaktion:* **Anja Hänel, Clemens Rostock, Paul Wolfram, Johanna Schneider**

*Layout:* **Christina Rasche, Laureen Dinter**

*Lektorat:* **Anna Fehmel**

*Gestaltung und Grafik der Karte:* **Marc Venner**

**Gedruckt auf 100% Recyclingpapier bei Rückfragen**  
Anja Hänel • VCD Referentin für Verkehrssicherheit  
Fon - 030/28 03 51-77 • [anja.haenel@vcd.org](mailto:anja.haenel@vcd.org)

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers  
© VCD e.V. 06/2012