



Mehr Sicherheit für Kinder

Zielsetzungen des neuen Verkehrssicherheitsprogramms NRW 2020

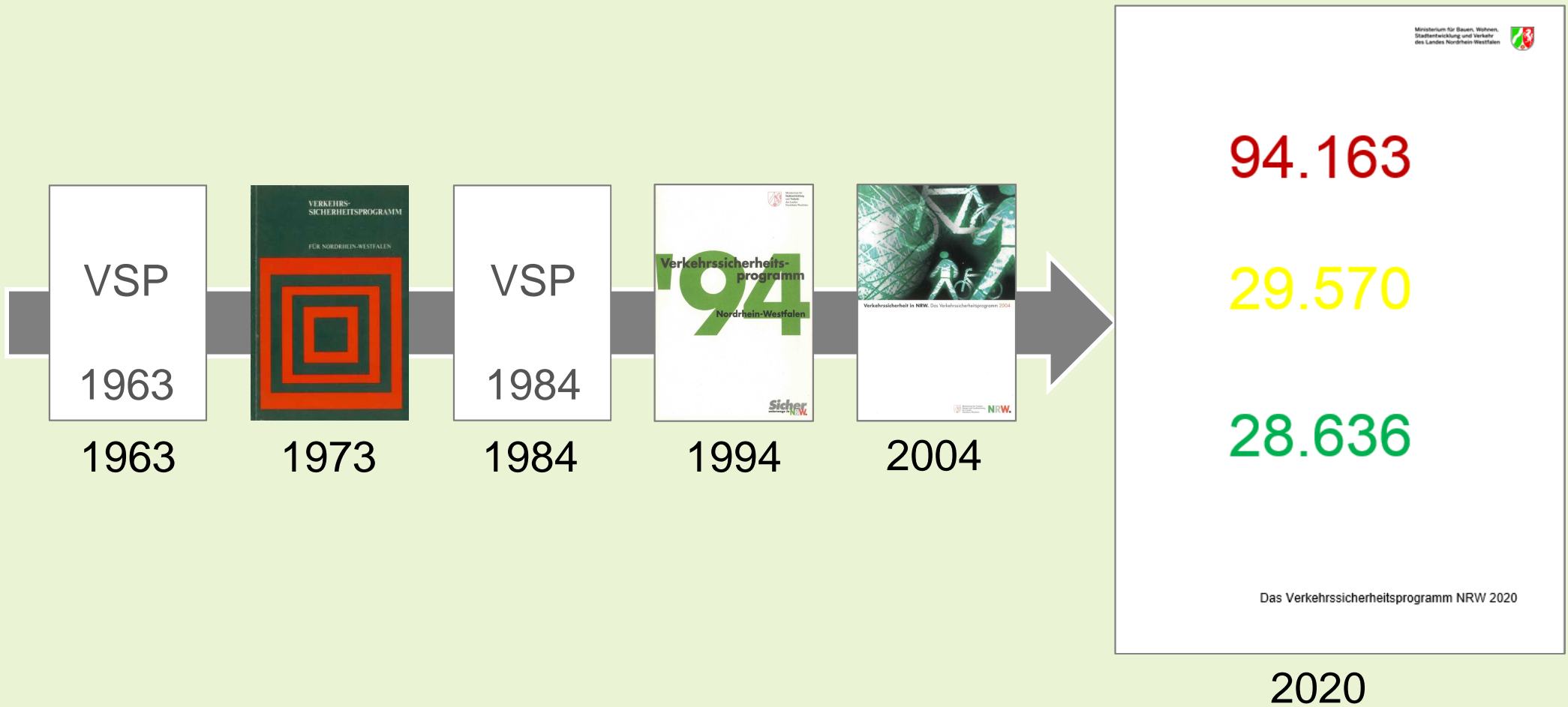
Ulrich Malburg

Kinderunfälle im Straßenverkehr

Münster, 16.11.2015

6. Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Titelseite

viele Zahlen...



94.163

Kilometer beträgt die Länge des Straßenverkehrsnetzes in den Gemeinden in NRW.

29.570

Kilometer überörtliche Straßen kommen noch hinzu.

28.636

Kilometer lang ist das ausgeschilderte Radverkehrsnetz in NRW.

Das VSP im Kurzüberblick

Worum geht es?

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Zahlen

- ▶ 95 Seiten (ungesetzt)
- ▶ 9 Kapitel (Einführung 2, Maßnahmen 7)
- ▶ ca. 150 Maßnahmen „Was wir wollen“
- ▶ 229 mal Wort „Verkehrssicherheit“

Ziel

- ▶ Leitlinien und strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes NRW aufzeigen

Leit- gedanken

- ▶ menschliche Fähigkeiten ist Maß der Dinge
- ▶ langfristig: Vision Zero
- ▶ mittelfristig: 40% weniger Getötete
20% weniger Schwerverletzte



Neues

- ▶ Verkehrssicherheit und Mobilität gehören zusammen
- ▶ quantitatives Ziel: 20% weniger Schwerverletzte
- ▶ betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit wird einbezogen

- ▶ Mobilitätsbildung:
Lust an Risiko und Grenzerfahrungen berücksichtigen
- ▶ Verkehrsüberwachung:
Ablenkung im Straßenverkehr thematisieren
- ▶ Mobilität managen:
Carsharing, Elektromobilität, Pedelecs, übergreifende
Mobilitätsportale als neue Themen
- ▶ Evaluation von Maßnahmen angehen



Nächste Schritte

- ▶ bis Jahresende 2015/Anfang 2016: Satz und Druck
- ▶ pressewirksame Präsentation durch Herrn Minister Groschek: Anfang 2016

Laufzeit

- ▶ 2015 bis Jahresende 2020
- ▶ dann Update

Erarbeitung des VSP

Einbindung zahlreicher Akteure

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Sebastian Rabe

Erstellung erster Skizze und Entwurf

Diskussion im und Ergänzungen des Arbeitskreises Verkehrssicherheit

MBWSV

u. a. Abteilung II „Grundsatzfragen der Mobilität: Luftverkehr, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahnen, ÖPNV“
Abteilung III „Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr“

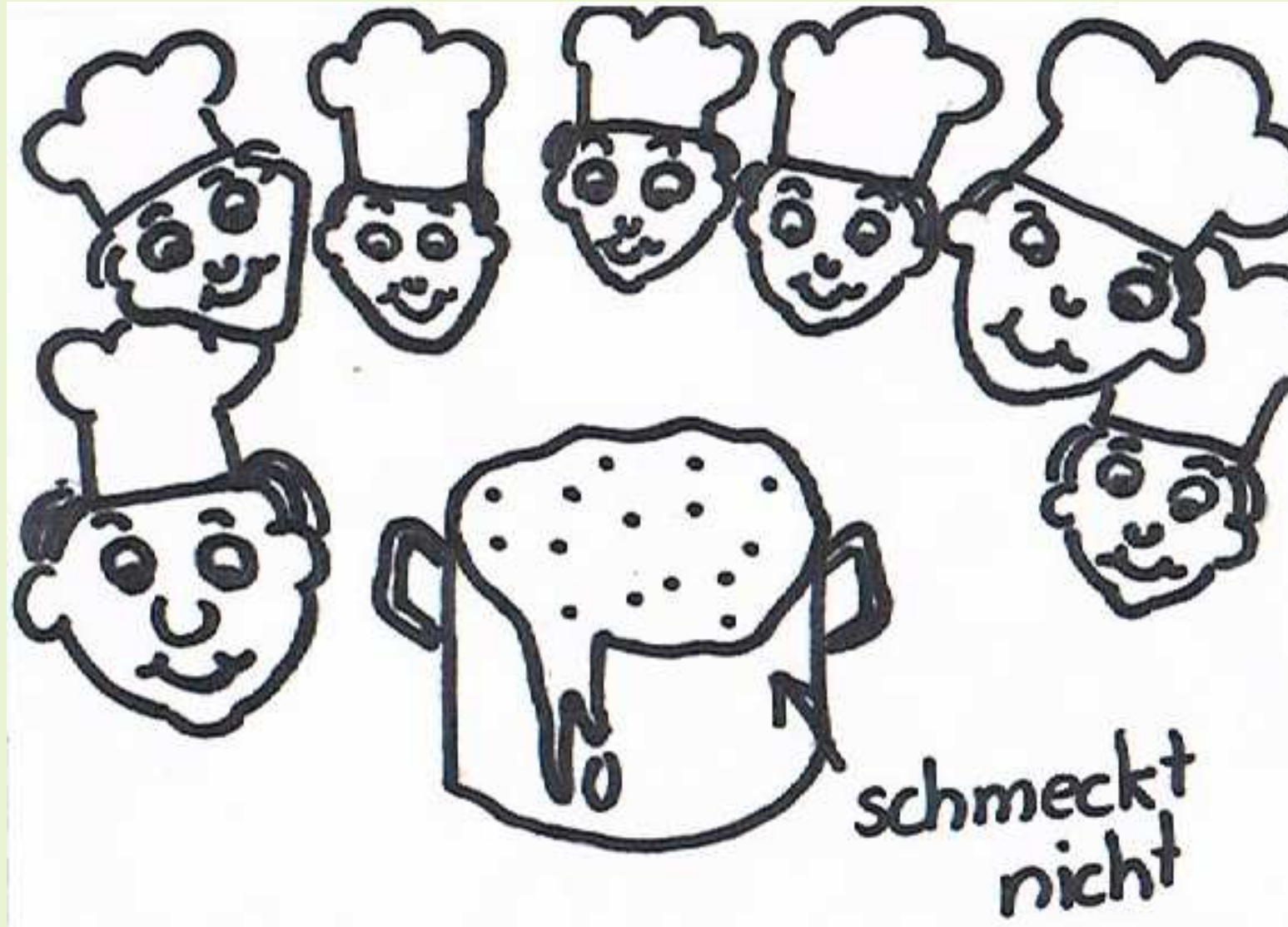
**Ex-
terne**

Landesbetrieb Straßenbau NRW | Dezernate Verkehr der Bezirksregierungen | Deutscher Verkehrssicherheitsrat | Unfallforschung der Versicherer | Lehrstuhl ABO-Psychologie der Uni Jena | Lehrstuhl für Verkehrswesen, -planung u. -management der Uni Bochum

**NRW-
Minis-
terien**

M. für Schule u. Weiterbildung | Finanzm. | M. für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand u. Handwerk | M. für Inneres u. Kommunales | M. für Arbeit, Integration u. Soziales | Justizm. | M. für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- u. Verbraucherschutz | M. für Innovation, Wissenschaft u. Forschung | M. für Familie, Kinder, Jugend, Kultur u. Sport | M. für Gesundheit, Emanzipation, Pflege u. Alter | Staatskanzlei

Viele Köche verderben den Brei?



<http://mal-att-werden.de/viele-koche-verderben-den-brei-ein-sprichwort-als-bilderrtsel/>



- ① Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW stellt sich vor
- ② Verkehrssicherheit gemeinsam erarbeiten
- ③ Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen
- ④ Verkehrssicherheit überwachen
- ⑤ Mobilität managen
- ⑥ Verkehrssicherheit bauen
- ⑦ Verkehrssicherheit technisch herstellen
- ⑧ Rettungswesen optimieren
- ⑨ Wirkungen prüfen

Einführung

7 Maßnahmen-
Kapitel

Inhaltsverzeichnis

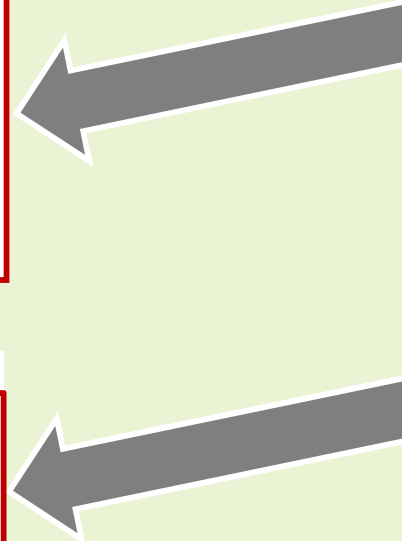
Haupt- und Teilkapitel



	Seite
Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW stellt sich vor	2
Unsere Vision	3
Unsere Ziele	4
Unsere Herausforderungen	6

Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen	16
Kinder	17
Jugendliche	19
Fahranfängerinnen und Fahranfänger, junge Erwachsene	21
Erwachsene	23
Seniorinnen und Senioren	25

	Seite		Seite
Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW stellt sich vor	2	Mobilität managen	42
Unsere Vision	3	Verkehrssparsame Raumstrukturen	43
Unsere Ziele	4	Fußverkehr	45
Unsere Herausforderungen	6	Radverkehr	47
		Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	49
		Carsharing	51
		Elektromobilität	53
Verkehrssicherheit gemeinsam erarbeiten	12	Pedelecs	55
Förderung vernetzter Strukturen	13	Organisation und Kooperation	57
Einbezug betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit	14		
Partnerschaft und Rücksichtnahme	15	Verkehrssicherheit bauen	60
		Autobahnen und Brücken	61
		Infrastruktursicherheitsmanagement (Sicherheitsaudit)	63
		Unfallhäufungsstellen	65
Verkehrssicherheit und Mobilität verstehen	16	Straßen mit hohem Motorradverkehrsaufkommen	67
Kinder	17	Fehlerverzeihende und selbsterklärende Straßen	69
Jugendliche	19	Tunnelsicherheit	71
Fahranfängerinnen und Fahranfänger, junge Erwachsene	21	Falschfahrten	73
Erwachsene	23	Fußwege	75
Seniorinnen und Senioren	25	Radverkehrsanlagen	77
Verkehrssicherheit überwachen	28	Verkehrssicherheit technisch herstellen	80
Polizeiliche Verkehrsüberwachung	29	Verkehrstelematik	81
Kommunale Verkehrsüberwachung	31	Fahrzeugtechnik	83
Geschwindigkeit	33		
Alkohol, Drogen und Medikamente	35	Rettungswesen optimieren	86
Ablenkung im Straßenverkehr	37	Erste Hilfe und Notfallrettung	87
Regeln und Regelakzeptanz	39		
		Wirkungen prüfen	90
		Erfolgskontrolle durch Evaluation	91





- ▶ „...das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.“

Vägverket (1997). Die Nullversionen (hier S. 2). Schwedisches Zentralamt für Straßenwesen.

- ▶ Vision Zero „ist weniger eine quantitative als vielmehr eine qualitative Vorgabe. [...]“

DVR (2012). Vision Zero. Grundlagen & Strategien. Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Bd. 16. (hier S. 9). Bonn.

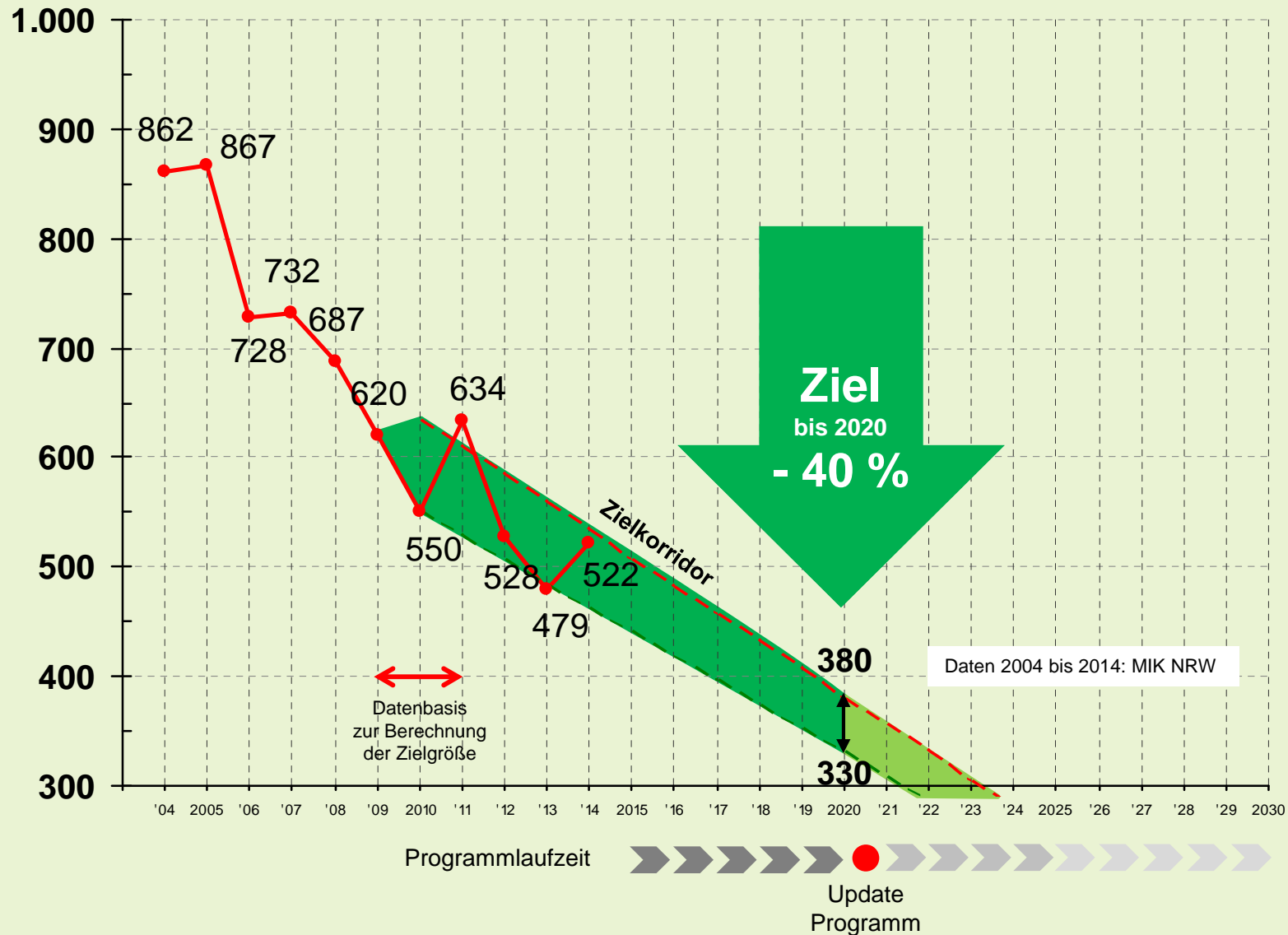
- ▶ „Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Vision Zero bedeutet, ein Umfeld zu schaffen, dass die Fehler des Einzelnen verzeiht.“



Bild: DVR

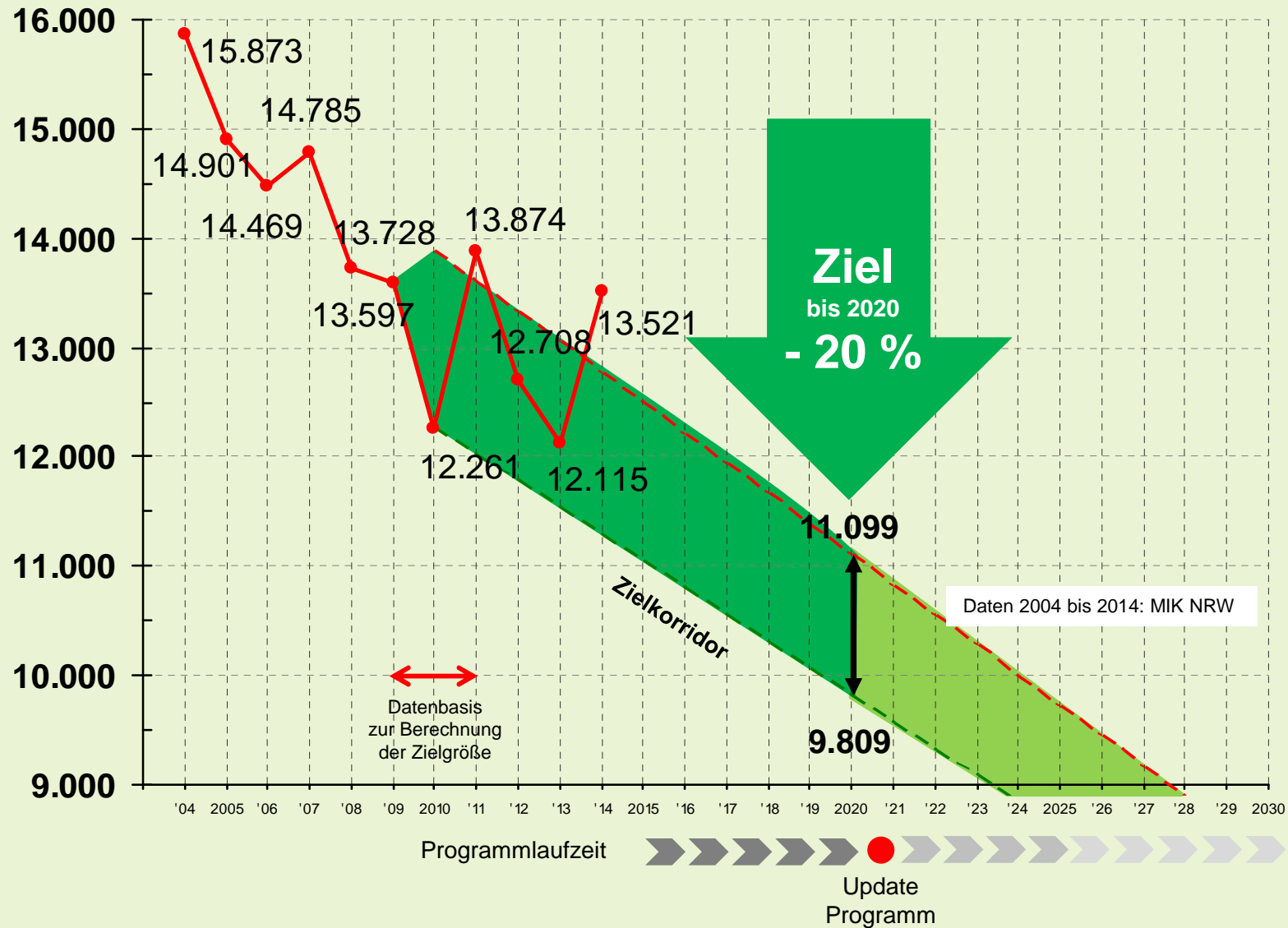
Unsere Ziele

40% weniger Getötete bis 2020



Unsere Ziele

20% weniger Schwerverletzte bis 2020



Unsere Herausforderungen sieben an der Zahl



- 1 eigenes Engagement an eigenen Zielvorgaben überprüfen
- 2 mit Unfallstatistiken die Verkehrssicherheitsarbeit nachsteuern
- 3 an die Verkehrssicherheitsarbeit gerichtete Erwartungen berücksichtigen
- 4 individuelle Mobilität der Älteren erhalten
- 5 Einwanderinnen und Einwanderern individuelle Mobilität verkehrssicher gestalten
- 6 neue Technologien auch für die Verkehrssicherheit erschließen
- 7 Verkehrssicherheit und Mobilität gemeinsam denken

Kindersicherheit

steckt in vielen Bereichen

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



- Verbesserung der Infrastruktur
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrsüberwachung
- Fahrzeugtechnik



Foto: Agentur P 3



Foto: Polizei NRW



Foto: DVR



Kinder

Situationsanalyse

Bei Vorschulkindern sind Verkehrswissen und -verständnis bestenfalls rudimentär entwickelt. In der Zeit zwischen Kindergarten und Schulbeginn wächst der Wissensumfang dann deutlich. Ab einem Alter von etwa 6 Jahren ist ein verkehrsbezogenes Gefahrenbewusstsein vorhanden. Das allerdings bedeutet lediglich, dass Gefahren von Kindern erst als solche erkannt werden, wenn sie unmittelbar existent sind. Ab einem Alter von etwa 8 Jahren entwickelt sich das voranschreitende Gefahrenbewusstsein; mit etwa 11 Jahren können Kinder die grundsätzlichen Gefahren des Verkehrs annähernd einschätzen.²⁴

Dass die Einschätzung von Verkehrssituationen prinzipiell alles andere als einfach – und häufig auch fehlerbehaftet – ist, zeigt sich beispielsweise auch Erwachsene Entfernungen (z.B. heranrückenden Fahrzeugen) oft überschätzen. Geschwindigkeiten oft unterschätzen.²⁵ Die Beachtung von Straßenverkehrsregeln ist zudem besonders schwer, da sie sich bei emotional bedeutsamen Personen oder Gegenständen leicht ablenken lassen. Verkehrsregeln werden dann schnell in den Hintergrund gedrückt. Deshalb sollte, so eine Forderung aus der Verkehrspsychologie, Mobilitätsbildung nicht nur den Erwerb von Verkehrsregeln und -wissen beinhalten, sondern auch die Konzentration, die Wahrnehmung und die Motorik fördern.²⁶

Handlungsrahmen

Mobilitätsbildung im Elementarbereich basiert auf Übungen und Spielen, die einen Bezug zu Verkehrssituationen herstellen – so wie es etwa die Verkehrspuppenbühnen tun. Der Einbezug von Kinderfahrzeugen (Laufroller, Tretfahrzeuge, Dreiräder, Roller, Gokarts, usw.) besitzt für Kinder deshalb eine hohe Faszination, da für sie so eine handelnde Auseinandersetzung mit ihrer Umwelt möglich wird.²⁷ Auf Verkehrsübungsplätzen können Kinder spielerisch die Verkehrsweit simulieren und erleben, wie Verkehrszeichen, Ampeln und Fußgängerüberwege funktionieren.

Einen Teil der Mobilitätsbildung macht sicherlich auch den Umgang mit der elterlichen Verkehrsmittelwahl aus, die als ein mitentscheidender Faktor zur Ausbildung von Verkehrsmittelpräferenzen gilt.²⁸ Im Kindergarten- und auch im Grundschulalter sind Kinder und Erwachsene also gemeinsam anzusprechen, damit elterliches Verkehrsverhalten möglichst nicht das vorschulische bzw. schulische Engagement konterkariert.

Für die Mobilitätsbildung in der Grundschule ist die Erstellung von Schulwegplänen eine bewährte Methode. Sie ist, um im Idealfall, unter Mitarbeit von Kindern und Eltern zu einem sicheren und zuverlässigen Schulweg zu kommen. Schulwegpläne sind eine kartographische Abbildung der gewählten Umgebung, in die sowohl Gefahrenstellen als auch sichere Querungsstellen und geeignete Wohnort der Kinder zur Schule einbezogen sind. Die Möglichkeit, potentielle Mängel, die den Schulweg zukünftig nicht nur per Papier-Bogen-Schulweg abzugeben, sondern auch per Smartphone oder per Internet zu melden, erhöht die Akzeptanz der Schulwegpläne.

Kindern ist Grundschulkindern kaum in der Lage, solche Pläne zu lesen. Es ist also wichtig, das die Eltern dies tun und mit ihren Kindern dann den gewählten Schulweg abgehen und einüben – einmal mehr steht und fällt der Erfolg dieser (und ähnlicher) Maßnahmen auch mit der Mitarbeit der Eltern. Von Interesse ist ferner, dass es nicht bei der Aufstellung eines Schulwegplanes bleibt, sondern dieser auch zu einer (im Idealfall kontinuierlichen) Diskussion mit Straßenbausträgern, Schulen und Polizei über ggf. notwendige Verbesserungsmaßnahmen führt. Solche Diskussionen können

auch im Rahmen spezieller Kinderunfallkommissionen vorgenommen werden, von denen derzeit 24 – unter unterschiedlichen Namen – in NRW bekannt sind.²⁹

An zahlreichen Grundschulen – und vermutlich nicht nur dort – sind immer mehr sogenannte Elterntaxis zu beobachten: Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bzw. holen sie aus dieser ab, weil sie u. a. die Verkehrssituation ihrer Kinder als unsicher wahrnehmen. Ein Teufelskreis: Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, weil immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, weil Dabei weist eine Studie mit 750 Grundschulen in NRW darauf hin, dass der Anteil der Gefährdungen für die Kinder sinkt, je weniger Elterntaxis vor der Schule hatten.³⁰ Es gilt also, den Teufelskreis zu durchbrechen – und beispielsweise auch aus schulischem Blickwinkel die Verkehrsmittelwahl der Eltern zu thematisieren. Speziell ausgewiesene Hol- und Bringzonen, die etwas vom Schuleingang entfernt liegen, entzerrn zusätzlich den unbedingt notwendigen Verkehr unmittelbar vor der Schule – und geben den Kindern die Chance, zumindest die letzten Meter zur Schule selbständig zurücklegen zu können.

Zur Mobilitätsbildung in der Grundschule zählt auch die Radfahrprüfung. Sie besteht aus einem theoretischen, in der Schule realisierten Teil sowie einem praktischen Part, der in der Regel von Polizeibeamtinnen und -beamten betreut wird. Eine Radfahrausbildung im öffentlichen Verkehrsraum bzw. im Realverkehr gewährleistet, dass Kinder verschiedene und verschieden komplexe Verkehrssituationen sprichwörtlich erfahren können.

Was wir wollen:

- ▶ Wir wollen die vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Verkehrsministeriums NRW getragene Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“ den Kommunen zur Verfügung stellen.
- ▶ Wir betonen das Engagement von Verkehrspuppenbühnen und ähnlichen Einrichtungen, die die Kinder in ihrem Erleben und Deuten der Welt ansprechen. Auch die spielerische Annäherung an die Verkehrsweit, wie sie etwa z.B. Verkehrsübungsplätzen geschieht, ist wichtig.
- ▶ Für die Mobilitätsbildung von Kindern ist eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen erforderlich. Wir setzen uns für eine zielgruppenorientiert – und für die Verkehrssituationen – zusammenzufassende Liste von für den vorschulischen Bereich sowie für ein entsprechendes Materialangebot ein, das erforderlich, erarbeitet und in der Praxis eingesetzt werden kann.
- ▶ Wir unterstützen die Aufstellung von jährlich aktualisierten Schulwegplänen und regen an, dabei auch digitale Kommunikationsmittel einzusetzen. In Pilotprojekten wollen wir Interessierten Schulen und Straßenverkehrsbehörden entsprechende Werkzeuge dazu zur Verfügung stellen.
- ▶ Wir rufen die Schulen dazu auf, mit Schulweg-Gemeinschaften („Walking Bus“), Elternhaltestellen, den „Verkehrszählern“ und ähnlichen Projekten dazu beizutragen, die Verkehrssituation im unmittelbaren Schulumfeld zu entzerrn.
- ▶ Auf kommunaler Ebene regen wir die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen, die als Bindeglied zwischen Kommunalverwaltung und externen Partnern agieren und eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit verfolgen.



- 1 Wir stellen die vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Verkehrsministeriums getragene Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ den Kommunen zur Verfügung

Was will die Kampagne?

- Kinderinteressen bei allen Planungen berücksichtigen
- Ziel: sichere Verkehrsverhältnisse, viel Raum für Begegnung, abwechslungsreiche Straßengestaltung, Sitzmöglichkeiten, weniger Autos



Bild: www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de/



- ② Verkehrspuppenbühnen und Jugendverkehrsschulen
 - Erleben und Lernen mit allen Sinnen
 - (Verkehrs)Umwelt erlebbar machen
 - „Lernen durch bloße Einsicht“ kaum adäquat für Kinder

Bild: Landesverkehrswacht NRW



Bild: Polizei NRW





- ③ Vielzahl unterschiedlicher Angebote für die Mobilitätsbildung
 - Auswahl existenter Angebote darstellen
 - Handbuch oder good-practice-Beispiele



Bild: www.verkehrswacht-medien-service.de



- ④ Wir sehen die Mobilitätsbildung als unverzichtbaren Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrages an – weil Kinder von heute die Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer und Autofahrer von morgen sind.
- aus dem RdErlass d. Ministeriums für Schule und Weiterbildung v. 14.12.2009 – 511:
„Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist der Schule als Teil ihres Unterrichts- und Erziehungsauftrags zugewiesen. Sie leistet einen Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung. Ziel und Aufgabe schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist es, die für eine reflektierte und verantwortliche Teilnahme in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Kompetenzen zu fördern.“



- 5 Aufstellung (jährlich) aktualisierter Schulwegpläne
- „Überstrahl-Effekte“ der Technik nutzen (z. B. eine Schulweg-App), um schulische Verkehrssicherheitsarbeit attraktiv(er) zu machen

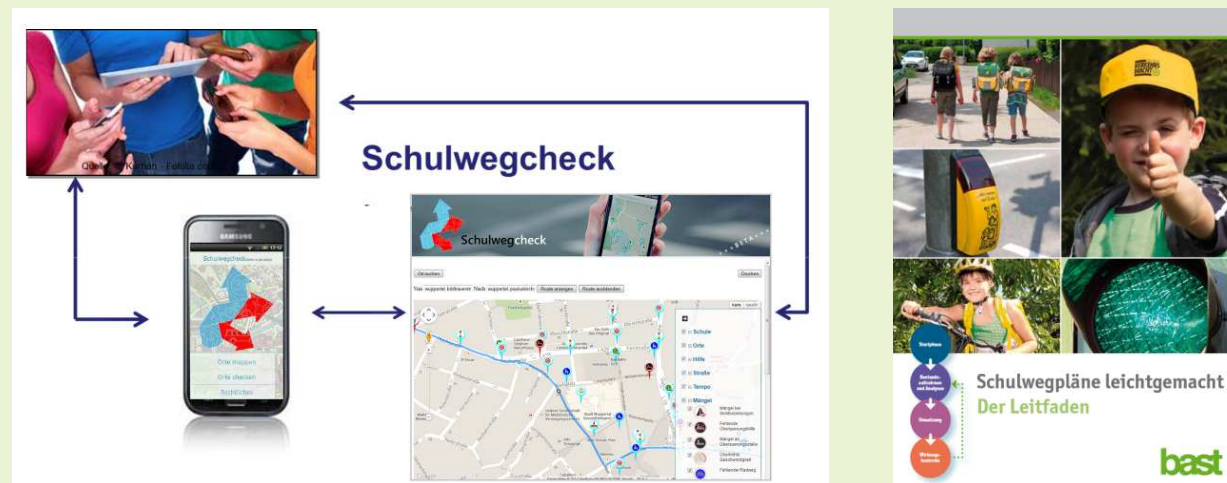
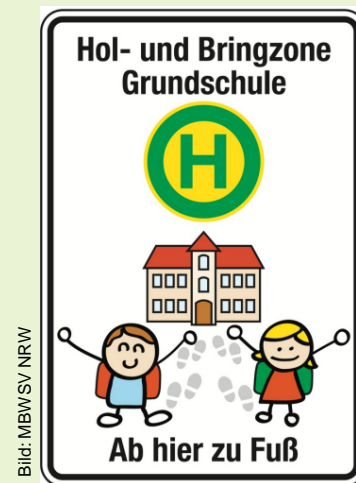


Bild: bueffee GbR, Wuppertal



- ⑥ Aufruf an die Schulen
 - das Eltern-Taxi zur Schule ist ein Risiko





7 Einrichtung von Kinderunfallkommissionen

- Zusammenbringen der Akteure vor Ort



Bilder: Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Fragen, Anregungen, Kritik, Hinweise...



... gerne!

Mehr Sicherheit für Kinder

Zielsetzungen des neuen Verkehrssicherheitsprogramms NRW 2020

Ulrich Malburg | ☎: 0211/3843-3246 | ✉ ulrich.malburg@mbwsv.nrw.de