

## Kinderschutz im Straßenverkehr in Europa Ein Projekt des ADAC

2001 wurden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 50.000 Personen bei Unfällen im Straßenverkehr getötet. Dies veranlasste die EU-Kommission im Jahr 2003, die Sicherheit im Straßenverkehr an die Spitze der politisch aufzugreifenden Themen zu stellen. Als Ziel wurde die Verminderung der Toten im Straßenverkehr bis 2010 um 50 % festgeschrieben. Zahlreiche Mitgliedstaaten, die bis zu diesem Zeitpunkt keine Verkehrssicherheitsprogramme aufgelegt hatten, übernahmen diese Zielsetzung, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren. Die Zahlen für das Jahr 2005 zeigen, dass etwa 41600 Personen bei Unfällen im Straßenverkehr getötet wurden. Dies entspricht einer Senkung von 17,5% über einen Zeitraum von vier Jahren. Würde sich diese Entwicklung so fortsetzen, würde sich bis 2010 allenfalls eine Senkung auf 32500 Tote ergeben, das Ziel also keinesfalls erreicht sein. Die Mitgliedsstaaten müssen deshalb verstärkt Maßnahmen ergreifen, um die Zahl der Toten im Straßenverkehr auf 25000 im Jahr 2010 zu senken.<sup>1</sup>

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Sie erkennen nach Aussagen der Kinderpsychologen die Gefahren des Straßenverkehrs meistens erst in einem Alter, in dem sie schon längere Zeit die Schule besuchen. Sie müssen deshalb auf die vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren besonders hingewiesen werden. Im Rahmen seiner satzungsgemäß festgelegten Ziele ergreift der ADAC deshalb besondere Maßnahmen, um für die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr zu sorgen. Insbesondere geschieht dies u.a. durch die Veranstaltung von Fahrradturnieren. Auch die Eltern werden in die Verkehrserziehung der Kinder mit eingebunden. Der ADAC-Schulwegratgeber wird deshalb jedes Jahr in einer Auflage von 350.000 Exemplaren an die Eltern verteilt.

Gerade zum Schuljahresbeginn starten die ADAC-Regionalclubs viele Verkehrssicherheitsaktionen. ADAC und Polizei informieren bei gemeinsamen Veranstaltungen über Kindersitze, Polizisten üben mit den Kindern den Schulweg und bei der Aktion „Achtung Auto – Hallo Auto“, an der sich 2005 ca. 174.000 Kinder beteiligten, lernen die Kinder, dass Autos und sie selbst einen Anhaltweg haben.

Im Jahr 2004 verunglückten trotz solcher Aktionen über 37 000 Kinder allein auf deutschen Straßen, 153 davon tödlich. Auf dem Schulweg ereigneten sich 127800 Unfälle, darunter 59400 im Straßenverkehr. Mit dem Fahrrad waren 27060 Kinder in Straßenverkehrsunfälle verwickelt. Als Insassen in Kfz waren 12860 Kinder verunglückt, mit Schulbus und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln 4500 Kinder.<sup>2</sup>

in Großbritannien gab es im selben Jahr 3739 verletzte und 166 getötete Kinder. Italien führt diese traurige Statistik mit 28242 Verletzten und 338 getöteten Kindern an.

Der deutsche Gesetzgeber hat bereits ab dem 1. August 2002 das Alter für die Haftung von Kindern im fließenden Verkehr vom vollendeten siebten auf das vollendete zehnte Lebensjahr angehoben. Er setzte damit die Erkenntnisse der Kinderpsychologen um, nach denen zumindest bis zu diesem Alter Kinder nicht in der Lage sind, die Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs richtig einzuschätzen. In diesem Zusammenhang veranstaltete der ADAC am 12. Mai 2004 ein **Rechtsforum** zum Thema „Kinderunfälle im Straßenverkehr – Haftung und Versicherung“. Ziel dieser Veranstaltung war es unter anderem, eine für den motorisierten Verkehrsteilnehmer und für das am Unfall beteiligte Kind gerechte Lösung zu finden.

---

<sup>1</sup> Commission of the European Communities, 22. 2. 2006 COM (2006) 74 final, SEC (2006) 221 EN

<sup>2</sup> Versicherungswirtschaft 2006, 1084

Damals wurde auf die Situation des Kindes als Opfer und Täter eingegangen. Die am Rechtsforum beteiligten Experten aus Wissenschaft, Anwaltschaft, Gesetzgebung, Rechtsprechung und des ADAC sowie des Automobilclubs der Niederlande ANWB kamen überwiegend zu dem Ergebnis, dass der Kinderschutz vor dem Schadenersatzanspruch des beteiligten Führers eines Kfz stehen muss.<sup>3</sup>

Die Darstellung der Situation in Deutschland aus haftungs- und versicherungsrechtlicher Sicht ließ die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten, ein Kind im Straßenverkehr zu schützen, außen vor. Auch die Situation im Ausland war nur im Hinblick auf die Niederlande angesprochen worden. Dies veranlasste den ADAC, mit Unterstützung der FIA-Stiftung (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA-Foundation) eine **Umfrage** zur rechtlichen Situation der Kinder im Straßenverkehr in elf EU-Mitgliedsländern und der Schweiz in die Wege zu leiten. Dabei wurden neben der Schweiz zwei östliche Staaten<sup>4</sup>, drei südeuropäische<sup>5</sup>, drei westeuropäische<sup>6</sup>, ein skandinavischer Staat<sup>7</sup> sowie zwei Länder aus Zentraleuropa<sup>8</sup> in die Studie einbezogen. Ansprechpartner („**Länderberichterstatter**“) waren Kolleginnen und Kollegen europäischer Partnerclubs sowie ausländische Vertrauensanwälte des ADAC.

Ein **Wissenschaftlicher Beirat** aus internationalen Experten<sup>9</sup> begleitete das Projekt und leitet Erkenntnisse hieraus ab.

Die zwischenzeitlich vorliegende **Dokumentation** gibt Einblicke in das Verkehrs- und Haftungsrecht der Berichtsländer sowie die speziellen Auswirkungen auf betroffene Kinder. Diese Erkenntnisse münden in **Empfehlungen**, wie die Situation der Kinder im Straßenverkehr verbessert werden kann. Nachdem Teilaspekte dieser Empfehlungen in den einzelnen Ländern bereits unterschiedlich verwirklicht worden sind, bedürfen sie nicht in jeder Hinsicht in allen Staaten der Umsetzung. Dennoch kann eine Umsetzung der Empfehlungen in den Teilen, in denen noch keine Regelungen und Maßnahmen getroffen worden sind, eine Verminderung der Unfallzahlen mit Beteiligung von Kindern herbeiführen.

Die **Länderberichterstatter** beantworteten einen von der Juristischen Zentrale des ADAC erstellten **Fragenkatalog**. Dieser beinhaltete zum einen die Frage nach **statistischen Daten** (u.a. Zahl der getöteten und verletzten Kinder, häufige Unfallstellen, verunglückte und getötete Kinder nach der Art der Verkehrsbeteiligung).

Weiterhin wurde nach der **Definition „Kind“** in Strafrecht, Verkehrsrecht, Zivilrecht und sonstigem Recht gefragt. Die Stellung von Eltern und Aufsichtspflichtigen in den verschiedenen Rechtsgebieten sowie die Frage der **Schadenhaftung bei Aufsichtspflichtverletzung** waren ebenfalls zu behandeln.

**Verkehrsrechtliche Fragen** befassten sich mit Verhaltensvorschriften gegenüber Kindern, der Benutzung von Fahrzeugen, der Mitnahme von Kindern, Verkehrszeichen und Personen zum Kinderschutz sowie der Ahndung von Verstößen. Die Frage der **Haftung** im Zusammenhang mit Kinderunfällen (Kinder als Täter und als Opfer) wurde in einem weiteren Teil erörtert (Haftung von Minderjährigen, Ersatz für Schäden durch Minderjährige, Schadenpositionen, Sonderfälle). Die Länderberichterstatter lieferten außerdem einen Überblick über **nationale Initiativen und Projekte** zum Schutz der Kinder im Straßenverkehr. Aus ihrer Sicht unterbreiteten sie **Vorschläge** zur Verbesserung der Kinder in ihrem Land.

---

<sup>3</sup> DAR 2004, 552

<sup>4</sup> Polen, Slowenien

<sup>5</sup> Griechenland, Italien, Spanien

<sup>6</sup> Belgien, Frankreich, Großbritannien

<sup>7</sup> Belgien, Frankreich, Großbritannien

<sup>8</sup> Deutschland, Österreich

<sup>9</sup> Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Schweiz

In allen befragten Ländern ergab die **Statistik**, dass Todesfälle und Verletzungen bei Kindern im Straßenverkehr hauptsächlich als Mitfahrer in Pkw eintreten. So wurden zum Beispiel in Belgien im Jahr 2004 3285 Kinder als Kfz-Insassen verletzt, 25 getötet, in Deutschland im selben Jahr 14000 verletzt, 80 getötet, in Finnland 294 verletzt und 8 getötet. In der Schweiz werden jährlich mehr als 600 Kinder in PKW in Unfälle mit Verletzungen verwickelt. Am meisten Kinder waren in Italien als Insassen in Kfz in Straßenverkehrsunfälle verwickelt (20762 verletzte und 153 getötete Kinder). Unfälle beim Fahrrad fahren stellen die zweitgrößte Unfallursache dar. Ebenfalls im Jahr 2004 wurden in Belgien 2242 Kinder verletzt und 20 getötet, in Deutschland 13000 verletzt und 23 getötet, in Finnland 199 verletzt.

Im **Verkehrsrecht** ist die in der **EU-Richtlinie 2003/20/EG** enthaltene Verpflichtung zur Verwendung von Rückhaltesystemen in den meisten Ländern zwischenzeitlich zwar gesetzlich verankert. Dennoch werden Kinder häufig nicht oder nicht mit den für sie geeigneten Rückhaltesystemen im Kfz angeschnallt. In der Schweiz wird nach einer Studie des TCS und von bfu jedes zweite Kind nicht richtig gesichert.<sup>10</sup> Die Überprüfung durch die Polizei findet in den meisten Ländern allenfalls stichprobenartig statt. Teilweise große Unterschiede zeigten sich bei der Absicherung von Schulbushaltestellen und bei der Sicherheit von Radwegen. Während zum Beispiel in der Schweiz keine speziellen Vorschriften zur Rücksichtnahme auf Kinder an Bushaltestellen bestehen, fordert Belgien eine Reduzierung der Geschwindigkeit bzw. ein Anhalten, wenn Personen aus einem Bus aussteigen oder in diesen einsteigen wollen. Ähnliche Regelungen gibt es in Frankreich und in Griechenland. In Finnland gibt es nur Vorschriften, die dem abfahrenden Bus die Vorfahrt einräumen. In Italien dürfen haltende Schulbusse nicht überholt werden. Österreich sieht diese Regelung für gekennzeichnete Schulbusse vor. In Deutschland dürfen Busse, die mit Warnblinkanlage an eine Haltestelle heranfahren, nicht überholt werden, an der Haltestelle darf an ihnen nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden. Diese Regelung gilt auch für den Gegenverkehr.

Auch im **Haftungsrecht** gibt es große Unterschiede in Europa: So haften Kinder in Deutschland erst nach Vollendung des 10. Lebensjahr für einen Schaden, den sie einem anderen bei einem Unfall im fließenden Verkehr mit einem Kraftfahrzeug zufügen. In Österreich liegt die Altersgrenze bei 7 Jahren, in Polen bei 13 Jahren.

Im **Sozialrecht** werden Unfälle von Kindern auf dem Weg zur Schule und zurück nach Hause sowie bei Schulveranstaltungen ebenfalls unterschiedlich behandelt. In Belgien ist eine spezielle Versicherung nicht vorgeschrieben, Die meisten Schulen verfügen jedoch über eine Versicherung, die Schulunfälle decken. In Deutschland genießen Kinder während des Besuchs von Einrichtungen wie Kindergarten, Hort oder Schule den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, in Finnland besteht hierfür sogar eine eigene Versicherung. In Slowenien besteht lediglich über die Pflicht-Krankenversicherung ein Erstschutz. In der Schweiz müssen Kinder zwar krank- und unfallversichert sein. Diese obligatorische Versicherung deckt jedoch nur die Heilbehandlungskosten, nicht dagegen Invaliditätsschäden.

Die Mitglieder des **Wissenschaftlichen Beirates** ziehen aus den Erkenntnissen der Länderberichte folgende Schlüsse:

**Prof. Dr. Christian Huber**, Aachen, sieht eine Privilegierung der Kinder im Zusammenhang mit dem fließenden Verkehr bis 14 Jahre ausreichend, allenfalls bis 16. Eine Ausdehnung der Privilegierung auf 18 Jahre, wie es in manchen Ländern der Fall ist, hält er nicht für erforderlich. Im Zusammenhang mit Aufsichtspflichtverletzungen ist für ihn eine Umkehrung der Beweislast in Bezug auf das Verschulden sinnvoll.

Prof. Dr. Huber spricht sich für die Einführung eines Trauerschmerzensgeldes für die nächsten

---

<sup>10</sup> Touring11, 22. Juni 2006, Seite. 51

Angehörigen aus, wobei grundsätzlich darauf abgestellt werden muss, ob sich der getötete Angehörige in häuslicher Gemeinschaft befand. Trauerschmerzensgeld soll auch bezahlt werden, wenn eine Person besonders schwer verletzt wird.

Nach Auffassung von **Prof. Dr. Frédérique Ferrand**, Lyon 3, sollte die Helmtragepflicht für Kinder generell eingeführt werden. Das Bußgeld muss hoch genug angesetzt werden, um abschreckend zu wirken.

**RA Johannes Müller**, Paris, hält eine Vereinheitlichungen der Kriterien für Unfallstatistiken in Europa für erforderlich. In Frankreich bedarf es auf alle Fälle einer Verbesserung der Rechtsbestimmungen zu Fußgängerüberwegen. Regelungen zu Spielstraßen fehlen ebenfalls. Die Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen in Frankreich hat erheblich zum Rückgang der Unfallzahlen beigetragen. Die französische Regelung im Zusammenhang mit Schadenersatzansprüchen führt dazu, dass Ansprüche des Kindes bis 16 Jahre nach einem Kfz-Unfall dem Grunde nach in den meisten Fällen von den Versicherungen akzeptiert werden.

**RA Dr. Wolfgang Resch**, Birmingham, stellt fest, dass auf EU-Ebene hinsichtlich gewisser Aspekte der Verkehrssicherheit Beachtliches geleistet wurde. Richtlinien zu Fahr- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern sowie Maßnahmen für die Fahrzeugsicherheit und Verkehrserziehungskampagnen tragen zur Senkung der Unfallzahlen bei. Die EU schlägt außerdem Verbesserungen der Infrastruktur und des Verkehrsverhaltens vor. Dr. Resch hält konzertierte Bemühungen für erforderlich, um die Unfallzahlen weiter zu senken.

**Prof. Dr. René Schaffhauser**, St. Gallen, geht davon aus, dass der Straßeneigentümer, der seine Verkehrswege mangelhaft erstellt, zivilrechtlich bei Unfällen zur Rechenschaft gezogen werden sollte. Auch von Bund, Ländern und Gemeinden muss verlangt werden, dass sie mit den erforderlichen Einschränkungen ihre Sorgfaltspflichten erfüllen. Die vorhandenen Instrumente müssen genutzt werden, um auch diese Organe notfalls dazu zu zwingen, ihren Beitrag zum Kinderschutz z.B. durch die richtige Anlage von Fußgängerüberwegen und Bushaltestellen zu leisten.

Auf der Basis der Erkenntnisse aus den Länderberichten verfassten die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirates und die Ländervertreter folgende

## Empfehlungen

### I. Verkehrsrecht

#### 1. Absicherung des Schulwegs

Ein sicherer Weg zur Schule kann viel dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche als Fußgänger oder Radfahrer nicht in Verkehrsunfälle verwickelt werden. Gleiches gilt für kleine Kinder auf dem Weg zum Kindergarten. Eine optimale Schulwegsicherung kann durch ältere oder erwachsene Begleitpersonen bewirkt werden. Dazu können an besonders kritischen Stellen wie Kreuzungen, Einmündungen oder Überwegen Schülerlotsen oder sonstige Verkehrshelfer eingesetzt werden. Eine weitere Absicherung kann auch durch Verkehrszeichen und/oder Bodenmarkierungen erfolgen.

#### **Empfehlung:**

Städte und Gemeinden sollten vom Verkehrsministerium oder der sonst zuständigen Stelle bzw. Behörde zur optimalen Schulwegsicherung aufgefordert und veranlasst werden. Die Kommunen sollten die üblicherweise von Kindern benutzten Wege durch entsprechende Verkehrsschilder

und Bodenmarkierungen kennzeichnen und schützen. Außerdem sollten sie auf Schulen und Eltern einwirken, geeignete Verkehrshelfer zum Schutz der Kinder für kritische Straßenstellen und -bereiche zu organisieren.

## **2. Anordnung von Tempolimits**

In der Nähe von Schulen, Kindergärten und sonstigen kritischen Verkehrsbereichen kann ein besserer Schutz von Kindern insbesondere durch die Anordnung geringer zulässiger Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden. Die Tempolimits könnten auf die Schultage bzw. Schulzeiten beschränkt werden.

### **Empfehlung:**

Die Kommunen werden aufgefordert, an Schulen und Kindergärten geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsherabsetzung und -einhaltung zu ergreifen. Außer zeitlich begrenzten temporeduzierenden Anordnungen (z.B. auf höchstens 20 oder 30 km/h) durch Verkehrszeichen kommen auch straßenbauliche Veränderungen wie künstliche Bodenwellen oder entsprechende Bepflanzung in Betracht. Die Einhaltung der vorgegebenen maximalen Geschwindigkeiten sollte durch häufige Kontrollen und Überwachung durchgesetzt werden.

## **3. Absicherung von Schulbushaltestellen**

Bushaltestellen, an denen auch Schulbusse halten, haben sich als Gefahrenschwerpunkte für ein- und aussteigende sowie die Straße überquerende Kinder herausgestellt. Dies hat in manchen Ländern den Gesetzgeber bereits veranlasst, hierfür spezielle kinderschützende Verkehrsvorschriften zu erlassen. Entsprechende Verhaltensregeln können sich insbesondere an Fahrzeugführer richten, die an Schulbussen im Bereich von Haltestellen vorbeifahren wollen, aber auch an Fahrer solcher Busse.

### **Empfehlung:**

Die nationalen Gesetz- und Verordnungsgeber werden aufgefordert, soweit nicht bereits geschehen, den Erlass von Verkehrsbestimmungen in die Wege zu leiten, die zu einem besseren Schutz von Kindern an Schulbus-Haltestellen führen:

- Schulbusfahrer sollten beim Heranfahren und während des Haltens an Haltestellen, ebenso beim Wegfahren, die Warnblinkanlage betätigen müssen. Schulbusse sollen allgemein besser erkennbar werden.
- Anderen Fahrzeugführern, die sich im Bereich von Haltestellen mit warnblinkenden Schulbussen bewegen, sollten höchste Sorgfaltspflichten abverlangt werden, die eine stark reduzierte Geschwindigkeit - bis hin zu einem Überholverbot - zum Schutz ein- und aussteigender Kinder beinhalten könnten.

## **4. Vorschriften zur Kinderbeförderung**

Die meisten Kinder, die im Straßenverkehr getötet werden, sind Insassen von Pkw. Es ist deshalb dringend erforderlich, Maßnahmen zum besseren Kinderschutz bei der Beförderung in Autos, aber auch auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern zu ergreifen. Positiv zu bewerten ist, dass die vor zwei Jahren erlassene EU-Richtlinie über die Sicherheitsgurt-Anlegepflicht in Kfz bis 3,5 t - einschließlich der Verwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen - bis Mai 2006 in allen EU-Staaten umzusetzen war. Jedoch werden auch in Ländern, in denen seit langem eine Siche-

rungspflicht für Kinder in Pkw besteht, diese Bestimmungen sehr häufig nicht beachtet. Neben der Schaffung und Verschärfung einschlägiger Vorschriften ist also insbesondere auf deren strikte Einhaltung zu achten, insbesondere auf die ständige und korrekte Verwendung von Kinderrückhaltesystemen.

### **Empfehlung:**

Bei der Mitnahme von Kindern in Pkw, auf Krafträdern und Fahrrädern sollte die Einhaltung u.a. folgender Mindeststandards vorgeschrieben und überwacht werden:

- Alle Kfz bis 3,5 t müssen auf allen Sitzen in Fahrtrichtung mit Sicherheitsgurten, bei der Beförderung von Kindern aber auch mit geeigneten Kinderrückhaltevorrüchtungen ausgestattet sein.
- Für jedes zu befördernde Kind muss ein Sitzplatz mit eigener Rückhalteeinrichtung vorhanden sein.
- Die korrekte Benutzung der Sicherungssysteme ist streng zu überwachen, die Nichtbenutzung mit empfindlichen Sanktionen (bei Kindern: des verantwortlichen Fahrers) zu belegen.
- Auch bei der Kinderbeförderung in Taxis sollte die Verwendung geeigneter Sicherungssysteme zur Pflicht gemacht werden.
- Busse, die zum Transport von Schulkindern verwendet werden, sollten ebenfalls mit Kinderrückhaltevorrüchtungen ausgestattet werden müssen.
- Auf motorisierten Zweirädern sollten Kinder erst ab einem bestimmten Mindestalter, z.B. ab zehn Jahren, und mit einem ebenfalls europaweit einheitlich genormten Kindersitz transportiert werden dürfen. In Betracht zu ziehen ist auch eine Verschärfung der internationalen ECE-Prüfnormen für Kindersicherungssysteme.

## **5. Fahren von Kindern auf Gehwegen**

Für Kinder stellt der Straßenverkehr nicht nur als Fußgänger, sondern auch als Radfahrer (oder Benutzer anderer Fortbewegungsmittel wie Sport- oder Spielgeräte) eine Gefahr dar, die sie aufgrund geringer Verkehrserfahrung und wenig ausgeprägtem Einschätzungsvermögen, z.B. von Kfz-Geschwindigkeiten, kaum realisieren können. Insofern fragt sich, ob bzw. bis zu welchem Alter Kinder als Radfahrer statt der Straße generell – falls vorhanden – den Gehweg benutzen sollten. Außerdem ist für solche Fälle zu regeln, wo sich Begleitpersonen von Rad fahrenden Kindern zu bewegen haben.

### **Empfehlung:**

Kinder, die mit Fahrrädern am Straßenverkehr teilnehmen, sollten wegen der damit verbundenen Risiken bis zu einem vom jeweiligen Gesetzgeber nach Erkenntnissen von Verkehrskinderpsychologen festzulegenden Alter öffentliche Straßen und Wege nur in Begleitung einer Person, die mindestens 14 Jahre alt sein sollte, benutzen dürfen. Ansonsten wären Gehwege zu benutzen. Von ihnen geht dort nur eine geringe Behinderung für Fußgänger aus. Diese Regelung sollte mindestens bis zum Alter von acht Jahren gelten. Allenfalls zur Überquerung der Straße (von Fußweg zu Fußweg), sollte die Benutzung der Straße zulässig sein. In Betracht käme, dass Begleitpersonen radelnder Kinder die Straße zu benutzen hätten (Beispiel: Deutschland, Österreich). Nachdem die Sicherheit auf dem Fahrrad durch entsprechenden Unterricht gefördert wird, könnten die Altersbegrenzungen für das Radfahren von Kindern vom Erwerb eines „Fahrradscheins“ abhängig gemacht werden.

## **6. Ausrüstungsvorschriften für Fahrräder / Radfahrer**

Damit Rad fahrende Kinder (und Erwachsene) sich und andere nicht unnötigerweise Gefahren im Verkehr aussetzen, ist für Fahrräder, auch für Kinderfahrräder, ein gewisser technischer Mindeststandard erforderlich, z.B. hinsichtlich Bremsen und – angesichts häufig ohne Licht fahren-

der Radler - Beleuchtung. Einen weiteren Schutz bieten Schutzhelme und auffallende Kleidung, letztere besonders bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit. Unterlassene Schutzmaßnahmen (auch der Aufsichtspflichtigen) können bei Unfällen nachteilige sanktionsrechtliche Auswirkungen haben.

### **Empfehlung:**

In der jeweiligen nationalen Straßenverkehrsordnung oder deren Ausführungsbestimmungen sollten Vorschriften enthalten sein oder aufgenommen werden, die Einzelheiten der technischen Sicherheitsstandards von Fahrrädern regeln. Diese sollten auch für Kinderfahrräder sowie im Straßenverkehr benutzte Spiel- und Sportgeräte gelten. Besonders wichtig sind funktionierende Bremsen und gut sichtbare Beleuchtung. Eine Schutzhelmpflicht sollte zumindest für Kinder und Jugendliche (aber auch für Erwachsene) in Erwägung gezogen werden, um die Helmtragepflicht zu erhöhen. Eltern, Lehrer und sonstige Aufsichtspflichtige sollten radelnde Kinder zum Tragen des Schutzhelms und auffälliger Kleidung anhalten. Für den Fall der Nichteinhaltung von Sicherheitsstandards könnten Sanktionen (zum Beispiel Geldbußen) vorgeschrieben werden.

## **7. Sanktionen für Verstöße gegen Kinderschutzrecht**

Soweit kinderschützende Verkehrsvorschriften in den einzelnen Ländern bestehen, wird deren Verletzung sehr unterschiedlich geahndet. So kann die nicht korrekte oder unterlassene Verwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen, wie sie auch die neue EU-Richtlinie 2003/20/EG vorschreibt, je nach Land mit Geldbußen zwischen etwa 40 und mehr als hundert Euro bestraft werden. Allerdings gibt es in manchen Ländern noch sehr wenige spezifisch kinderschützende Verkehrsvorschriften, so dass mangels Verstoßtatbeständen oft auch keine Ahndung erfolgen kann.

### **Empfehlung:**

Ausdrückliche Vorschriften zum Schutz von Kindern vor den Gefahren des Straßenverkehrs sollten in allen wichtigen Bereichen des Verkehrsrechts, also insbesondere im Verhaltens- und Zulassungsrecht, vorhanden sein. Die Befolgung dieser Bestimmungen sollte aber auch streng überwacht und Verstöße sollten mit empfindlichen Sanktionen geahndet werden. Ohne Bußgeldandrohungen sind Verhaltensänderungen bzw. vorschriftsmäßiges Verhalten von uneinsichtigen Kraftfahrern gegenüber Kindern als den schwächsten Verkehrsteilnehmern häufig nicht zu erreichen. Daneben sind Motivation, Bewusstseinsbildung und Aufklärung genauso wichtig und zielführend.

## **II. Haftungs-, Versicherungs- und Sozialrecht**

### **1. Privilegierung von Kindern bei Kfz-Unfällen**

#### **a ) Altersbeschränkung**

Kinderpsychologen weisen drauf hin, dass die Wahrnehmungsfähigkeit von Kindern in Bezug auf die Gefahren des Straßenverkehrs mindestens bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres erheblich eingeschränkt ist. So können Geschwindigkeiten und Entfernungen nur sehr schlecht eingeschätzt werden. Aus diesem Grund müssen Kinder bei Unfällen im Straßenverkehr auch haftungsrechtlich besonders geschützt werden. In Großbritannien (England und Wales) gibt es beispielsweise keine gesetzlichen Vorschriften zum Schutz von Personen, die durch Kinder geschädigt werden. Sie werden an die Eltern und andere Aufsichtspflichtige verwiesen. Im Gegensatz dazu haften Kinder in Italien für Schäden nur, wenn sie „urteilsfähig“ sind (grundsätzlich erst ab etwa 14 Jahren).

### **Empfehlung:**

Die Haftung für Unfallschäden im fließenden Verkehr sollte frühestens ab Vollendung des 10. Lebensjahres beginnen. Dies sollte auch gelten für den Einwand des Mitverschuldens. Kinder

dieser Altersgruppe sollten auf alle Fälle vom Halter des Kfz bzw. der dahinter stehenden Kfz-Haftpflichtversicherung in vollem Umfang entschädigt werden, zumindest hinsichtlich ihrer Körperschäden. Bei Kindern, die älter als 10 Jahre sind, sollte für den Grad der Haftung auf deren Einsichtsfähigkeit in besonderen Verkehrssituationen abgestellt werden.

### **b) Andere Ersatzmöglichkeiten**

Die Entlassung der Kinder aus der Haftung bei Unfällen im fließenden Verkehr führt dazu, dass andere Ausgleichsmöglichkeiten für geschädigte Kraftfahrer angeboten werden müssen.

Erziehungsberechtigte und -verpflichtete Personen achten nicht immer darauf, ob Kinder in der Lage sind, sich alleine im Straßenverkehr zu bewegen. Ihre Aufgabe ist es jedoch, entsprechend der Altersentwicklung der Kinder darauf zu achten, dass diese sich verkehrsgerecht verhalten, wenn sie sich im Straßenverkehr bewegen – zu Fuß, per Fahrrad oder mit einem anderen Verkehrsmittel.

Gelegentlich verfügt ein Kind über erhebliches Vermögen, so dass es den verursachten Schaden tragen kann, ohne existenziell belastet zu sein. Die andere unfallbeteiligte Person ist jedoch manchmal nicht in der Lage, den Schaden aus eigenen Mitteln zu tragen. In diesen Fällen bedarf es eines Anspruchs des Geschädigten auf Ausgleich.

Bei Schäden, die Kinder verursachen und für die sie nach dem Gesetz wegen ihres Alters nicht verantwortlich sind, kommt ein Ausgleich über eine abzuschließende Versicherung in Betracht. Im Fall einer vorliegenden Versicherungsdeckung sollte die Haftung eines Kindes, das einen Schaden verursacht hat, grundsätzlich möglich sein.

### **Empfehlung:**

Der Gesetzgeber sollte die Aufsichtspflichten im Zusammenhang mit der Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr festlegen und Entlastungsmöglichkeiten für die aufsichtspflichtigen Personen (zum Beispiel den Verschuldensgrad) aufzeigen.

Die jeweiligen nationalen Gesetze sollten die Möglichkeit vorsehen, dass ein Kind für Schäden, die es verursacht, haftet, wenn dies der Billigkeit entspricht. Dabei sollte auf die jeweiligen Vermögensverhältnisse abgestellt werden.

Es ergeht der Appell an die Versicherungswirtschaft, geeignete Versicherungsmöglichkeiten für diese Fälle zu erarbeiten und anzubieten (in Frankreich gibt es zum Beispiel eine „Assurance responsabilité civile“). Eine staatlich verordnete Pflichtversicherung wird abgelehnt.

## **2. Trauergeld für nahe Angehörige**

Die untersuchten Rechtsordnungen kennen zwar grundsätzlich ein Schmerzensgeld für persönlich bei einem Unfall erlittene Verletzungen. Schmerzensgeldansprüche der beim Unfall verletzten Person gehen bei deren Tod jedoch oftmals nicht auf die Erben über. Ein unwürdiger Wettlauf gegen den Tod beginnt, um von der verletzten Person die Schmerzensgeldansprüche noch übertragen zu bekommen oder diese zumindest noch gerichtlich geltend zu machen. Schadenersatz für Schmerzen im Zusammenhang mit dem Tod eines nahen Angehörigen wird darüber hinaus zum Beispiel in Deutschland nur zugestanden, wenn diese Person einen Schockschaden erleidet, der deutlich über das hinaus geht, was Nahestehende als mittelbar Betroffene in derartigen Fällen erfahrungsgemäß an Beeinträchtigungen erleiden. In manchen Ländern (zum Beispiel Finnland) wird das Trauerschmerzensgeld nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Unfallverursachers gewährt.

### **Empfehlung:**



Die Verpflichtung zur Zahlung von Trauergeld für nahe Angehörige sollte schon bei leichter Fahrlässigkeit, aber auch bei Unfällen ohne Verschulden im Gesetz verankert werden. Gesetzlich geregelt werden sollte auch, dass die dem Verletzten zustehende Schmerzensgeldforderung bei dessen Tod automatisch auf die Erben übergeht.

### **3. Versicherungsdeckungssummen**

Augenblicklich gibt es in den einzelnen EU- Staaten teils noch unterschiedliche Mindestversicherungssummen in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Die 5. Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsrichtlinie sieht vor, dass bei Personenschäden die Mindestdeckungssumme 1 Mio. Euro je Unfallopfer und 5 Mio. Euro je Schadensfall ungeachtet der Anzahl der Geschädigten betragen soll. Für Sachschäden beträgt die Mindestdeckungssumme künftig ungeachtet der Zahl der Geschädigten 1 Mio Euro je Schadensfall.

#### **Empfehlung:**

Die europäischen Länder sollten als Deckungssumme in Kfz-Haftpflichtversicherungsfällen für den Personenschaden die „unbegrenzte Deckung“ und für den Sach- und Vermögensschaden eine sehr hohe Mindestdeckung (evtl. 100 Mio Euro) vorsehen.

### **4. Sozialrecht**

Während in manchen EU-Ländern (zum Beispiel Deutschland) Kinder während des Besuchs von Einrichtungen wie Kindergarten, Hort oder Schule den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung genießen, in Finnland hierfür sogar eine eigene Versicherung besteht, gibt es hingegen z.B. in Belgien keine durch Gesetz vorgeschriebene Absicherung von Kindern auf dem Schulweg und während Schulveranstaltungen. In Slowenien besteht lediglich über die Pflicht-Krankenversicherung ein Erstschutz. In der Schweiz müssen Kinder zwar kranken- und unfallversichert sein; diese obligatorische Versicherung deckt jedoch nur die Heilbehandlungskosten, nicht dagegen Invaliditätsschäden.

#### **Empfehlung:**

In Europa sollte als Standard eine gesetzliche Absicherung von Kindern bei Unfällen im Zusammenhang mit dem Besuch von Kindereinrichtungen sowie auf dem Weg dorthin und zurück nach Hause geschaffen werden, wonach die Übernahme der Kosten für die Heilbehandlung sowie Rehabilitationsmaßnahmen und Unfallrenten gewährleistet wären.

## **III. Generelle Empfehlungen**

### **1. Verbesserung der Verkehrsausbildung**

Kinder sollten so früh wie möglich über die Risiken des Straßenverkehrs aufgeklärt werden. Bereits im Kindergarten oder der Vorschule gibt es hierzu die Möglichkeiten. Weitere Ausbildung und Heranführung an die Bewältigung der Gefahren des Straßenverkehrs durch Aktionen der Automobilclubs, der Polizeibehörden und anderer Organisationen (in Deutschland zum Beispiel Deutscher Verkehrssicherheitsrat) folgen im Lauf der Schulzeit. In Griechenland ist die systematische Schulung der Kinder zwar vorgesehen; sie wird jedoch noch nicht umgesetzt. Eltern werden in Deutschland z.B. im Rahmen des Programms „Kinder und Verkehr“ in die Erziehung der Kinder zum verkehrsgerechten Verhalten in die Aufklärungsarbeit mit eingebunden.

#### **Empfehlung:**

Kinder sollten bereits ab dem dritten Lebensjahr, etwa ab dem Kindergartenalter, auf die Gefahren des Straßenverkehrs hingewiesen werden.

In der Grundschule (möglichst auch danach) muss der Verkehrsunterricht Pflichtfach werden. Die Kinder sollten besonders auf die Risiken im Zusammenhang mit der Benutzung von Fahrrädern sowie Sport- und Spielgeräten hingewiesen und durch Fahrrad-Turniere auf den Straßenverkehr vorbereitet werden.

Die Bemühungen einzelner Institutionen im Bereich der Unterweisung zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr sollten koordiniert werden. Ein Konkurrenzkampf der verschiedenen Organisationen muss vermieden werden.

Automobilclubs sollten europaweit auf Grund ihrer Fachkenntnisse in die Ausgestaltung und Durchführung der staatlichen und sonstigen Verkehrssicherheitsprogramme eingebunden werden.

## **2. Aufklärungskampagnen über die Gefahren nicht korrekter Kindersicherung in Kfz**

Statistiken lassen erkennen, dass die meisten Kinder bei Unfällen als Passagiere in Kfz verunglücken. Dies ist oftmals auf die ungenügende Sicherung der Kinder zurückzuführen. Die EU-Richtlinie 2003/20/EG sieht generell die Verpflichtung vor, Kinder durch geeignete Sicherungseinrichtungen gegen Unfallgefahren zu schützen. Diese Verpflichtung musste in den EU-Mitgliedstaaten bis zum Mai 2006 umgesetzt sein. In allen Ländern besteht nun die Verpflichtung, Kinder korrekt anzuschnallen. Fahrzeugführer achten jedoch oftmals nicht darauf, dass die Kinder ihrem Alter entsprechend richtig gesichert werden.

### **Empfehlung:**

Aufgabe insbesondere der Medien ist es, verstärkt auf die Gefahren der fehlenden Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen hinzuweisen.

Bei jeder sich bietenden Möglichkeit sollten außerdem Unfalldemonstrationen mit Puppen (Dummies) erfolgen. Über sog. Schlittenversuche können Kinder und Erwachsene selbst testen, was passiert, wenn der Sicherheitsgurt nicht angelegt ist und welche Sicherheit er gibt, wenn er vorschriftsmäßig verwendet wird.

## **3. Stärkere Überwachung und Kontrolle**

Hohe Sanktionen für nicht verkehrsgerechtes Verhalten bewirken für sich alleine gesehen meist noch nicht, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die Regeln der Straßenverkehrsordnung und diejenigen Vorschriften halten, die mit der Ausrüstung von Fahrzeugen zu tun haben.

### **Empfehlung:**

Zur Durchsetzung verkehrsgerechten Verhaltens der Verkehrsteilnehmer gerade im Bereich von Einrichtungen, die von Kindern verstärkt aufgesucht werden (z.B. Kindergärten und Schulen) sowie im Zusammenhang mit der geeigneten Sicherung der Kinder in Kfz sind Verkehrskontrollmaßnahmen in großem Umfang dringend erforderlich. Zumindest zum Schuljahresbeginn sollte die Verkehrsüberwachung intensiviert erfolgen (z.B. Anhalten statt Kennzeichenanzeigen), verbunden mit der Aufklärung der Verkehrssünder über ihr Fehlverhalten.

## **4. Sensibilisierung von Behörden und Gerichten**

Kinderschutz im Straßenverkehr bedeutet auch ständige und dem jeweiligen Alter angepasste Information der Kinder über die Gefahren des Straßenverkehrs. Schulbehörden arbeiten hierbei oftmals mit Kinderschutzorganisationen zusammen.

Kommt es zu einem Unfall mit Kinderbeteiligung, versuchen geschädigte Kraftfahrer oftmals vergeblich, Ersatz für den erlittenen Schaden zu erhalten. Die Möglichkeit, über Aufsichtspflichtverletzung oder Billigkeitshaftungsgrundsätze Ersatz zugesprochen zu bekommen, wird von den Gerichten nämlich kaum berücksichtigt.

### **Empfehlung:**

Behörden sollten die ihnen (vielfach gesetzlich auferlegte) Aufgabe, Kinder sowie Eltern über die Gefahren des Straßenverkehrs aufzuklären, ernst nehmen und entsprechend der Verpflichtung handeln. Verbände, insbesondere Automobilclubs, sollten in derartige Schulung eingebunden werden. Auf deren Sach- und Fachkunde sollte nicht verzichtet werden.

Schulweghelfer sollten an besonders gefährdeten Überwegen vermehrt zum Einsatz kommen.

An die Gerichte wird appelliert, die Argumentation der Kinderpsychologen zum Verkehrsverhalten von Kindern zu berücksichtigen. Sie sollten ein Augenmerk darauf richten, ob das in den Unfall verwickelte Kind von den erziehungsberechtigten Personen ausreichend in die Gefahren des Straßenverkehrs eingewiesen wurde und gegebenenfalls Schadenersatz aus dem Gesichtspunkt der Aufsichtspflichtverletzung zusprechen. Viele nationale Gesetze sehen Entschädigungsmöglichkeiten für Geschädigte vor, die einen Unfall im Straßenverkehr mit einem nicht haftbaren Kind hatten.

## **5. Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Kinder**

Kinder sollten möglichst vom fließenden motorisierten Verkehr getrennt werden. Als Fußgänger und Radfahrer sind sie erhöhten Gefahren ausgesetzt, vor allem auf ihrem Schulweg.

Schulbushaltestellen sind oft im Kfz-Verkehr nicht ausreichend beschildert. Insbesondere Haltestellen ohne Haltebuchten sind immer wieder Anlass für Unfälle von Kindern.

### **Empfehlung:**

Gerade in Bereichen, die von Kindern häufig aufgesucht werden (zum Beispiel Kindergärten, Schulen), sollten die Straßenverkehrsbehörden vermehrt Fußgänger- und Radwege anlegen.

Haltestellen von Schulbussen bedürfen einer besonderen Kennzeichnung. Insbesondere beim Anfahren von Schulbushaltestellen ohne Haltebuchten müssen die übrigen Verkehrsteilnehmer deutlich auf – eventuell – unachtsame Kinder hingewiesen werden.

## **6. Ausgestaltung von Verkehrsflächen bei Kindereinrichtungen**

Kindergärten, Schulen und sonstige von Kindern häufig besuchte Bereiche stellen erfahrungsgemäß Unfallschwerpunkte dar. Gerade in solchen Bereichen achten Kinder weniger auf den Straßenverkehr. Sie werden häufig durch andere Kinder davon abgelenkt, sich auf den Straßenverkehr zu konzentrieren.

### **Empfehlung:**

Verkehrsflächen, die von Kindern benutzt werden, sollten vom übrigen Straßenverkehr möglichst getrennt und kindgerecht gestaltet werden. Verkehrsbehörden sollten Grundsätze und Pläne erarbeiten, um den – zu bestimmten Tageszeiten auftretenden – Andrang von Kindern sicher und gefahrlos zu lenken.

## **7. Begutachtung von Schulwegplänen durch Verkehrssicherheitsexperten**

Die Ausgestaltung der Schulwegsicherheit beschäftigt bereits jetzt häufig die Verkehrsexperten (u.a. der Automobilclubs) damit, Maßnahmen zur Absicherung des Schulwegs abzusprechen und zu realisieren. Gerade für Schulanfänger ist es wichtig, vorgegeben zu bekommen, wie sie sicher

in die Schule und von dieser wieder nach Hause kommen.

### **Empfehlung:**

Zur Senkung der Unfallzahlen auf dem Weg zur Schule ist es dringend erforderlich, dass Straßenverkehrs- und Schulbehörden, Polizei und Verkehrsexperten (z.B. der Automobilclubs) ihre Erfahrungen koordinieren und den sichersten Weg zur Schule und zurück nach Hause herausarbeiten. Dieser Schulweg muss gegebenenfalls gekennzeichnet werden. Kinder müssen mit diesem Weg vertraut gemacht werden.<sup>11</sup>

In Deutschland sind viele der Forderungen bereits umgesetzt. So leistet u.a. der ADAC vorbildliche Aufklärungsarbeit zum Verhalten im Straßenverkehr. Dennoch

---

11

### **Vorbehalte des TCS / Schweiz**

#### **EINLEITUNG**

Der TCS ist nicht mit allen Empfehlungen im Einklang und kann diese nicht in ihrer Globalität unterstützen. Nachfolgend finden Sie die Reserven betreffend die verschiedenen Empfehlungen.

#### **I. Verkehrsrecht**

##### **1. Absicherung des Schulwegs**

Ein sicherer Schulweg ist in der Regel in Zusammenarbeit mit den Eltern zu fördern (z. B. Begleitung von Kindergruppen wie der „Pedibus“ in der Schweiz). An kritischen Straßenstellen, wie z. B. Überwegen, sollten Schülerlotsen sowie andere Verkehrshelfer eingesetzt werden. Eine Absicherung durch Verkehrszeichen und/oder Bodenmarkierung kommt nur als Ausnahmelösung in Frage.

##### **2. Anordnung von Tempolimits**

Tempolimits, Bodenwellen sind zu vermeiden und nur als Ausnahmelösung anzuwenden. Außerdem werden in der Schweiz schon heute täglich Kontrollen vorgenommen, mehr Kontrollen können wir daher prinzipiell nicht fördern, außer diese würden die Verkehrssicherheit ersichtlich fördern.

##### **3. Absicherung von Schulbushaltestellen**

Es gibt keine spezifischen Schulbushaltestellen in der Schweiz. Für Schulbusse sollte man das Anhalten vor der Schule und hinter den Fußgängerstreifen vorschreiben.

##### **4. Vorschriften zur Kinderbeförderung**

Die Vorschriften zur Kinderbeförderung wurden in der Schweiz neu abgeändert. Daher kann der TCS keine neue Maßnahme fördern. Wir sind auch gegen eine Vermehrung der Kontrollen.

##### **5. Fahren von Kindern auf Gehwegen**

Auf Gehwegen sind nur Kinderräder zuzulassen. Auf den verkehrsarmen Straßen außerorts können Radfahrer auf Gehwegen verkehren, aber nur dort, wo es signalisiert und markiert ist.

##### **6. Ausrüstungsvorschriften für Fahrräder**

Für Kinderfahrräder schlagen wir vor, keine neuen Ausrüstungsregeln zu verlangen. Wichtig ist dagegen, dass die üblichen Fahrräder bei Nacht oder bei schlechtem Wetter mit einer Beleuchtung ausgerüstet werden (vorne, hinten oder auch seitens) und dass die Radfahrer Beleuchtung auch benutzen.

Eine Helmtragepflicht für Kinder und Jugendliche ist kaum zumutbar. Wir empfehlen aber das Tragen von Helmen ohne uns aber für eine Helmtragepflicht einzusetzen.

##### **7. Sanktionen für Verstöße gegen Kinderschutzrecht**

In der Schweiz sind die Bußgelder schon sehr hoch. Wir sind gegen eine Erhöhung der aktuellen Bußen. Die Bußen sollten auch gegenüber von Radfahrern und Fußgänger angewendet werden.

#### **II. Haftungs-, Versicherungs- und Sozialrecht**

##### **1. Privilegierung von Kindern bei Kfz-Umfällen**

###### **a) Altersbeschränkung**

Unser Klub möchte kein Höchstalter für eine Privilegierung der Kinder einführen. In der Schweiz entscheidet der Richter von Fall zu Fall. Dies gilt für die Haftung sowie für das Mitverschulden.

###### **b) Andere Ersatzmöglichkeiten**

Wir unterstützen keine zusätzliche Versicherungsdeckung für die von Kindern verursachten Schäden.

##### **2. Trauergeld für nahe Angehörige**

Wir werden keine Veränderung auf Gesetzesebene für die Genugtuungsschäden fördern.

##### **3. Versicherungsdeckungssummen**

In der Schweiz wurde die unbegrenzte Deckungsmöglichkeit der Motorhaftpflichtversicherung abgeschafft. Die Schweiz hat sich für eine Deckung von 5 Mio. pro Schadensfall entschieden, was europakonform ist. Daher werden wir keine andere Mindestdeckung fördern.

##### **4. Sozialrecht**

Eine zusätzliche „Schulversicherung“ würden wir nicht unterstützen. Die globale Sozialversicherungsdeckung ist für solche Fälle in der Schweiz schon genügend.

#### **III. Generelle Empfehlungen**

##### **1. Verbesserung der Verkehrsausbildung**

Keine Reserve (kein Vorbehalt)

##### **2. Aufklärungskampagnen über die Gefahren nicht korrekter Kindersicherung in Kfz**

Keine Reserve

##### **3. Stärkere Überwachung und Kontrolle**

Mit einer Vermehrung der Kontrollen können wir nicht einverstanden sein, da die Kontrollen in der Schweiz schon täglich vorgenommen werden.

##### **4. Sensibilisierung von Behörden und Gerichten**

besteht zur Verbesserung der Situation der Kinder im Straßenverkehr noch Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Benutzung von Krafträdern als Mitfahrer, bei der Benutzung von Fahrrädern und bei deren Ausstattung. Gerade die Überwachung der Anschnallpflicht von Kindern sowie der Geschwindigkeiten in der Nähe von Einrichtungen, die von Kindern aufgesucht werden, muss verstärkt werden. Fahrer, die gegen die Anschnallpflicht verstoßen oder mit unangemessener Geschwindigkeit unterwegs sind, sollten vor Ort angehalten und über die sich aus den Verstößen ergebenden Gefahren aufgeklärt werden.

Die Erkenntnisse der Länderberichte sowie die sich hieraus ergebenden Empfehlungen sollen national und auf EU-Ebene umgesetzt werden, damit die Zahl der verletzten oder tödlich verunglückten Kinder im Straßenverkehr noch stärker reduziert werden kann. Viele Forderungen sind in den einzelnen Ländern, die untersucht wurden, bereits umgesetzt, andere müssen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf ihre Umsetzbarkeit hin betrachtet werden. Gezielt angesprochen und um Mithilfe und Unterstützung bei der Initiative zur Senkung der Unfallzahlen der Kinder im Straßenverkehr gebeten wurden und werden je nach Zuständigkeit EU-Gremien, Verkehrsministerien, Stadt- und Gemeindeverwaltungen, aber auch Automobilclubs, Kinderschutzorganisationen und nicht zuletzt Eltern und Lehrer. Wenn alle diese Institutionen und Personen ihren Anteil und Beitrag leisten, werden weniger Verkehrsoffer unter den Kindern im Straßenverkehr zu beklagen sein. Die Initiative wird auch ein Baustein sein, um die von der EU-Kommission geforderte Senkung der Toten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 zu erreichen.

<sup>12</sup>

Paul Kuhn, ADAC, Juristische Zentrale

---

Keine Reserve

**5. Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Kinder**

Fußgänger- und Radwege gibt es in der Schweiz schon genügend. Die Vermehrung dieser Wege können wir daher nicht fördern.

**6. Ausgestaltung von Verkehrsflächen bei Kindereinrichtungen**

Die besonderen Kennzeichnungen sollten vorgehend mit allen Beteiligten (Einwohner, Klubs und Behörden) diskutiert werden.

**7. Begutachtung von Schulwegplänen durch Verkehrssicherheitsexperten**

In der Schweiz haben wir keine Verkehrssicherheitsexperten.

<sup>12</sup> Die Dokumentation Kinderschutz im Straßenverkehr in Europa – Länderberichte, Aspekte, Stellungnahmen und Empfehlungen (478 Seiten, ISBN-Nr. 3-00-019168-2) kann über die Juristische Zentrale des ADAC (Am Westpark 8, 81373 München, Fax 089/7676-2599, email [Hans-Peter.Seemann@adac.de](mailto:Hans-Peter.Seemann@adac.de)) zum Preis von 39,50 € (inkl. MWSt und Versandkosten) bezogen werden.