

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW  
Abteilung Duisburg



## **Verkehrsunfallprävention der Polizei im Elementarbereich**

### **Kinder als Mitfahrer**

Seminararbeit im Rahmen des Seminars  
Verkehrsunfallprävention der Polizei  
Seminarleiter: Horst Wolf

vorgelegt von  
Lothar Weinhold, PK / PKB, P 06/01

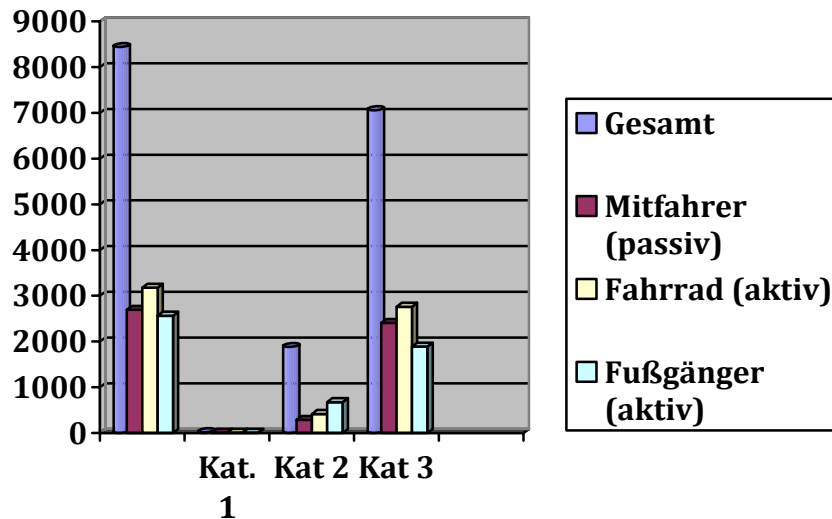
Duisburg im März 2008

## Inhaltsverzeichnis

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Unfallstatistik 2007   | 3  |
| 1.1 | Passiv verunglückte Kinder als Mitfahrer im Land NRW   | 3  |
| 2   | Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit  |    |
| 2.1 | Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit im „Elementarbereich“  | 4  |
| 2.2 | Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit   | 5  |
| 3   | Kinder als Mitfahrer im Pkw  | 6  |
| 3.1 | Gesetzliche Vorgaben des § 21 StVO   | 6  |
| 3.2 | Kindersitze  | 8  |
| 3.3 | Fahrgemeinschaften und Taxifahrten   | 11 |
| 3.4 | Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei bei den Zielgruppen Kinder als Mitfahrer im Pkw                    | 13 |
| 4   | Kinder als Mitfahrer auf dem Fahrrad   | 14 |
| 4.1 | Gesetzliche Vorgaben des § 21 (3) StVO   | 14 |
| 4.2 | Mitnahme von Kindern durch Fahrradfahrer   | 14 |
| 4.3 | Befestigungsarten von Kindersitzen am Fahrrad  | 16 |
| 4.4 | Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Bezug auf Kinder als Mitfahrer auf einem Fahrrad                | 17 |
| 5   | Kinder als Mitfahrer im ÖPNV (Bus und Bahn) und in Reisebussen   | 18 |
| 5.1 | Gesetzliche Vorgaben des § 21 (1a) StVO und des BGB  | 18 |
| 5.2 | Handlungsempfehlungen  | 19 |
| 5.3 | Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei bei Kindern als Mitfahrer im ÖPNV und Reisebussen                  | 19 |
| 6   | Kinder als Mitfahrer auf Krafträdern und Motorrollern  | 20 |
| 6.1 | Gesetzliche Vorgaben der § 21 (1a) und § 35 a StVO   | 20 |
| 6.2 | Schutzbekleidung   | 21 |
| 6.3 | Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Bezug auf Kinder als Mitfahrer auf Krafträdern und Motorrollern | 23 |
| 7   | Resümee  | 24 |
| 8   | Literatur und Quellenverzeichnis   | 24 |

## 1.1 Verkehrsunfallstatistik NRW 2007

### „Kinderunfälle“ Kategorie 1 bis 3



Im Jahr 2007 wurden im Land Nordrhein-Westfalen 8441 Kinder im Straßenverkehr verletzt und 17 getötet. Allein 2207 Kinder wurden als passive Mitfahrer im Pkw verletzt. Aufgeschlüsselt waren das 1982 leicht und 225 schwer Verletzte, 5 Kinder verloren hierbei ihr Leben.

Insgesamt wurden sogar 2693 passive Kinder als Mitfahrer im gesamten Fahrzeugverkehr verletzt und 6 Kinder getötet. Im Einzelnen wurden 2406 Kinder leicht und 287 Kinder schwer verletzt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> VU Statistik PP RE, VK 1, Abteilung 1.2

Diesen Unfallzahlen kann man bereits entnehmen, dass der Großteil der verletzten Kinder als passive Mitfahrer im Pkw verletzt wurde und die übrige passive Verkehrsteilnahme, wie etwa Mitfahrer auf einem

Fahrrad oder in Bussen, im Straßenverkehr eher eine untergeordnete Rolle spielt.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Bereiche „Kinder als Mitfahrer“, sowie „Kinder als Fußgänger“ und „Kinder als Radfahrer“ auf Grund ihrer Relevanz in der Unfallstatistik weiterhin den Hauptteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern darstellen sollten.

## **2. Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit**

Die vorrangigen Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW sind in der Verkehrsunfallprävention:

- Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr
- Förderung von normgerechten und sozialadäquaten Verhalten der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen.
- Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung
- Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen<sup>2</sup>

### **2.1 Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit im „Elementarbereich“**

Im Elementarbereich richten sich die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in der Hauptzahl an die Zielgruppen

- Erzieher / Betreuer und Lehrer
- Eltern und Erziehungsberechtigte
- Kinder im Alter von 3 bis 6 Jahren

---

<sup>2</sup> Entwurf RdErl. d. IM „Verkehrsunfallprävention der Polizei NRW“

- Berufskraftfahrer aus der Personenbeförderung
- Motorisierte Verkehrsteilnehmer

## **2.2 Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit**

### **Stabsdienststellen / Führungsstellen**

Die Stabsdienststellen / Führungsstellen wirken konzeptionell an der Verkehrsunfallprävention mit. Eine aktive operative Tätigkeit ist hier allerdings nicht vorgesehen.

### **Verkehrssicherheitsberater**

Die besonders geschulten Verkehrssicherheitsberater sind in einer eigenen Organisationseinheit zusammengeführt, da die Verkehrssicherheitsberatung pädagogische, methodische und kommunikative Kompetenz erfordert.

### **Bezirksdienst und andere Organisationseinheiten**

Der Bezirksdienst wirkt in der Verkehrsunfallprävention, insbesondere auch bei Kindern, mit. Darüber hinaus sind verkehrsunfallpräventive Aspekte von allen Polizeibeamten zu beachten. Hierbei partizipieren insbesondere die Beamten im Wach- und Wechseldienst mit den präventiven Verkehrsmaßnahmen an der Verkehrssicherheitsarbeit.

### **Beratungsstelle für die Verkehrssicherheitsarbeit**

Die Beratungsstelle für Verkehrssicherheitsarbeit beim Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste NRW sammelt und bewertet Informationen, die für die Verkehrsunfallprävention von Bedeutung sind. Sie stellt den Polizeibehörden Erkenntnisse und Materialien in geeigneter Weise zur Verfügung. Die Kreispolizeibehörden übersenden behördeneigene Medien und Konzepte der Verkehrsunfallprävention an die Beratungsstelle.

Sie leitet Unterstützungsersuchen und Evaluationsberichte der Kreispolizeibehörden zu Projekten der Verkehrssicherheitsarbeit und des Integrativen Ansatzes mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit an das LKA NRW weiter. Sie beteiligt sich an der Beratung und Unter-

stützung der Kreispolizeibehörden durch die ZEVA im Zusammenhang mit Projekten der Verkehrssicherheitsarbeit und des integrativen Ansatzes nach eigener Entscheidung durch fachliche Bewertung.<sup>3</sup>

### **3 Kinder als Mitfahrer im Pkw**

Die Behandlung des Themas „Kinder als Mitfahrer“ soll erreichen, dass die Eltern, Erziehungsberechtigten oder Bezugspersonen

- Die rechtlichen Vorschriften für die Sicherung von Kindern im Auto kennen und beachten.
- Den Kindersitz nach den Angaben des Herstellers richtig einbauen und wissen wie wichtig der richtig angelegte Sicherheitsgurt für die Schutzwirkung eines Rückhaltesystems ist
- Die Kinder bei jeder Fahrt und in jedem Auto richtig gesichert werden
- Auch bei der Mitnahme fremder Kinder keine Ausnahmen bei der Sicherung gemacht werden
- Bereit sind, auch „ältere“ Kinder in geeigneten Rückhaltesystemen zu sichern
- Erwachsene gegenüber Kindern mit ihrem Verhalten eine Vorbildfunktion haben.
- Pädagogische und lernpsychologische Grundlagen der Verkehrserziehung erkannt haben.
- Die entwicklungsbedingte Einschränkungen der Verkehrstüchtigkeit von Kindern erkannt haben.<sup>4</sup>

#### **3.1 Gesetzliche Vorgaben des § 21 (1a) Straßenverkehrsordnung**

§ 21 (1a) StVO besagt, dass Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für

---

<sup>3</sup> Entwurf RdErl. d. IM „Verkehrsunfallprävention der Polizei NRW“

<sup>4</sup> Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch

die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden dürfen, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind.<sup>5</sup>

Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr auf Rücksitzen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsgurten gesichert werden, soweit wegen der Sicherung anderer Kinder mit Kinderrückhalteeinrichtungen für die Befestigung weiterer Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht. Gemäß § 21 (1b) dürfen in Fahrzeugen, die nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, Kinder unter drei Jahren nicht befördert werden. Dies gilt nicht für Kraftomnibusse.<sup>6</sup>

Verstöße bei nicht oder nicht ordnungsgemäß gesicherten Kindern werden je nach Verstoß mit 30 Verwarnungsgeld bis zu 50 Euro Bußgeld, sowie 1 Punkt in Flensburg geahndet.

Die Verwaltungsvorschrift zu § 21 Absatz 1a der StVO besagt, dass geeignete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nur die entsprechend der ECE-Regelung Nr.44 (BGBl. 1984 II S.458, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und entweder mit dem nach ECE Regelung Nr.44 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen oder mit dem nationalen Prüfzeichen nach der Fahrzeugteilverordnung gekennzeichnet sind. Dies gilt entsprechend für Rückhalteeinrichtungen für Kinder der Klasse 0 (geeignet für Kinder bis zu einem Gewicht von 9 kg), wenn für sie eine Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO vorliegt. Die Eignung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder zur Verwendung auf Vordersitzen ergibt sich aus der Genehmigung sowie der Einbauanweisung, die vom Hersteller der Rückhalteeinrichtungen für Kinder beizufügen ist.

---

<sup>5</sup> Straßenverkehrsordnung stand 28.01.2008

<sup>6</sup> Straßenverkehrsordnung stand 28.01.2008



7

Geprüft und zugelassen gemäß ECE R 44 (Achtung: „03“ fehlt manchmal; dann **Prüfnummer** beachten)

Auf das Fahrzeug bezogene Eignung. Hier: für fast alle Pkw und Sitze geeignet

Auf das Kind bezogene Eignung hier: Körpergewicht 9 - 18 kg

Nach ECE-Vorgabe in Deutschland („1“) geprüft

**Prüfnummer: Die Anfangsziffern 03 kennzeichnen den neuesten Stand (1999)**

Herstellernamen oder -kennung

### 3.2 Kindersitze

Geeignet sind Rückhalteeinrichtungen für Kinder, wenn sie

- für das Fahrzeug zugelassen sind,
- auf dem benutzten Sitzplatz verwendet werden können und
- Gewicht und Größe des Kindes entsprechen.

Die Auswahl des Kindersitzes erfolgt in erster Linie nach dem Gewicht des Kindes. Hierzu stehen fünf Gewichtsgruppen zur Verfügung.

|            |  |
|------------|--|
| Gruppe 0   | bis 10 kg ca. 9 Monate                       |
| Gruppe 0+  | bis 13 kg ca. 18 Monate                      |
| Gruppe I 9 | bis 18 kg ca. 9 Monate bis 4 1/2 Jahre       |
| Gruppe II  | 15 bis 25 kg ca. 3 bis 7 Jahre               |
| Gruppe III | 22 bis 36 kg ca. 6 bis 12 Jahre <sup>8</sup> |

<sup>7</sup> Grafik aus Broschüre IM „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“

<sup>8</sup> „Familien-Bordbuch „Sicher im Auto““ herausgegeben von ADAC und TOYOTA, München 2003



Es gibt Kindersitze die für mehrere Gewichtsgruppen zugelassen sind und es gibt Sitze, die aus mehreren Einzelteilen bestehen und auf die Weise „mitwachsen“ können.

Für Babys kommen ausschließlich rückwärts gerichtete Systeme in Frage, mit denen sie in halbliegender Position entgegen der Fahrtrichtung gesichert werden. Diese Liegeposition ist wichtig wegen der Anatomie des Neugeborenen. Das Gewicht des Kopfes beträgt etwa 30 % des gesamten Körpergewichts. Wenn der Kopf des Neugeborenen bei einem Unfall zu schnell nach vorne geschleudert wird, führt dies zu einer enorm starken Belastung der Wirbelsäule. Babys die zu früh in einem nach vorne gerichteten Sitz gesichert werden, erleiden so bei einem Unfall erhebliche Kraftübertragungen im Hals- und Kopfbereich. Die Folgen können Schädigungen am Rückenmark, im schlimmsten Fall der Tod sein. Bei einer rückwärts gerichteten Babyschale wird der gesamte Körper in die Sitzschale gedrückt und die Kraft so besser verteilt.

Kinder können so bis zirka 13 kg Körpergewicht in einer rückwärts gerichteten Schal der Gruppe 0+ gesichert werden. Reicht der Kopf des Babys an den Schalenrand heran, empfiehlt sich dann die Anschaffung eines neuen Sitzes.<sup>9</sup>



10

Eltern können danach zwischen mehreren Systemen wählen:

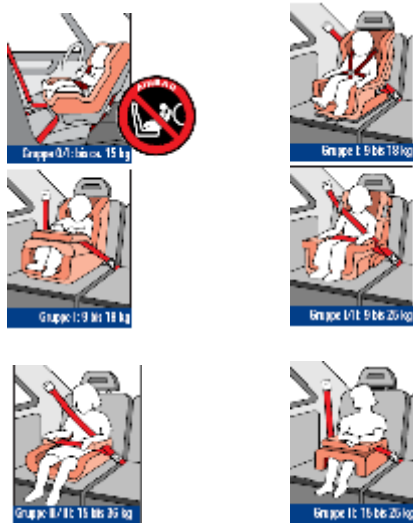
- Sitzschale mit Fünfpunktgurtsystem
- Sitzschale mit Fangkörper (Tischchen)
- Sitzschale in Verbindung mit dem Dreipunktgurt
- Sitzerhöhung in Kombination mit einer Rücken bzw. Schlafstütze

ISOFIX ist ein System, hauptsächlich für die ECE Gruppen 0, 0+ und I. Hierbei gibt es wiederum Sitze mit universeller Zulassung und Zulassung für einzelne Fahrzeugtypen. Falls die Möglichkeit für einen

<sup>9</sup> Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch

<sup>10</sup> „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“

ISOFIX System besteht, ist die Verwendung im Auto zu empfehlen. Der Sicherheitsgewinn ist deutlich und die einfachere Bedienung ist für die Eltern eine Erleichterung.<sup>11</sup> Grafiken zu den entsprechenden Sitzgruppen:



12

Für behinderte Kinder sind bei Bedarf spezielle Rückhalteeinrichtungen erforderlich die nicht amtlich genehmigt sind. Hier sollte der Fahrzeugführer eine entsprechende ärztliche Bescheinigung mitführen.

**Kindersitze in Fahrzeugen mit Beifahrer Airbag.**

Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nicht angebracht sein. Hier muss außerdem ein entsprechender Warnhinweis angebracht sein.<sup>13</sup>

Ein Verstoß gegen den hierzu analog geltenden § 35 a StVZO wird mit 25 Euro Verwarnungsgeld und der fehlende Warnhinweis mit 5 Euro Verwarnungsgeld geahndet.

<sup>11</sup> Familien Bordbuch „Sicher im Auto“, München 2003 hrsg. von ADAC und Toyota

<sup>12</sup> „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“

<sup>13</sup> Straßenverkehrsordnung stand 30.01.2008



14

Seiten Airbags können in Ausnahmefällen ebenfalls problematisch sein. Hierzu sind die Angaben des Fahrzeugherstellers zu beachten.

Dem richtigen Gebrauch von Kindersitzen kommt ebenfalls besondere Bedeutung zu. Grundsätzlich gilt, dass alle Systeme nur in der zugelassenen Weise verwendet werden dürfen. Sicherheitsgurte müssen an den vorgesehenen Stellen mit dem Kindersitz verbunden werden. Die Sicherheitsgurte müssen nach dem Einbau straff gezogen werden, damit der Kindersitz fest am Fahrzeugsitz anliegt. Gurte mit denen das Kind gesichert wird, müssen eng am Körper des Kindes anliegen. Der Gurt darf aber keinesfalls am Hals entlang geführt werden.

Ansonsten sollten Kindersitze nach einem Unfall immer durch den Hersteller geprüft werden, da sie durch den Aufprall, für den Laien nicht erkennbar, beschädigt worden sein könnten.

### **3.3 Mitnahme von Kindern und Taxifahrten**

Für die Mitnahme von, z.B. im Rahmen einer Fahrgemeinschaft, gibt es keine Ausnahmeregelungen. Der Grundsatz, dass jedes Kind in einem entsprechenden Kindersitz System gesichert sein muss gilt auch hier.

Eine Besonderheit kann sich bei der Beförderung mehrerer Kinder der Sitzgruppe III ergeben. Hier besteht die Möglichkeit, soweit alle Dreipunktgurt Sitzplätze bereits durch Kinder belegt sind, ein Kind nur mit einem Beckengurt, ohne Sitzerrhöhung, zu sichern.

Die ordnungsgemäße Sicherung der Kinder hat allerdings Vorrang vor den Bedürfnissen etwaiger erwachsener Mitfahrer. Gegebenenfalls muss der Mitfahrer hinten im Fahrzeug Platz nehmen, um die Nutzung des Beifahrersitzes durch ein Kind zu ermöglichen.

---

<sup>14</sup> „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“

Seit 1998 besteht die Kindersitzpflicht auch in Taxen. Taxen müssen hierzu einen Kindersitz ab der Gruppe I bereitstellen. Sitze der Gruppe 0 müssen durch die Erziehungsberechtigten mitgebracht werden. Auch hier gilt daher keine Ausnahmeregelung mehr.

### **3.4 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei bei Kindern im Elementarbereich**

Die Verkehrsunfallprävention der Polizei setzt in Bezug auf die richtige Sicherung von Kindern im Pkw bei den verschiedenen Zielgruppen an.

Bei den Eltern und Erziehungsberechtigten wirkt die Polizei an Elternveranstaltungen in Kindergärten, Tagesstätten und Vorschulen mit. Dabei strebt die Polizei in erster Linie durch Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit die, unter der Einleitung zu Punkt 3 aufgeführten, Ziele an. In enger Zusammenarbeit mit den Kooperationspartnern und unter Nutzung der zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, wie Informationsbroschüren der Ministerien oder angeschafften Kindersitzen, wird den Teilnehmern die Bedeutung der richtigen Kindersicherung vermittelt. Hierbei werden auf verschiedensten Wegen die pädagogischen und lernpsychologischen Grundlagen der Verkehrserziehung, die entwicklungsbedingten Einschränkungen der Verkehrstüchtigkeit von Kindern, sowie der gesetzliche Hintergrund und praktische Hilfen für den Bereich „Kinder im Straßenverkehr“ vermittelt.

Ein seit dem Jahr 2004 erstmalig in den Niederlanden gestartetes Projekt der Europäischen Union stellt „Gordan das Gürteltier“ dar. Hierbei handelt es sich um eine Kampagne in der ein Spielzeug, in Form von einem Gürteltier, für die Sicherheit von Kindern im Fahrzeug sorgen soll. Mittlerweile wurde das Projekt auf die Staaten Spanien, Portugal, Finnland, Slowenien, Polen und auch Deutschland ausgeweitet. Von der Europäischen Union im Rahmen des Präventionsprojektes „Eucheris 2005“ gefördert, läuft die Kampagne in Deutschland unter dem Motto „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“.

„Gordan“ wird bei Verkehrskontrollen an ordnungsgemäß und nicht ordnungsgemäß gesicherte Kinder verteilt. „Gordan“ soll am Sicherheitsgurt befestigt und anschließend durch die Kinder ausgepackt und hingesezt werden. Die Kinder sollen so spielerisch daran erinnert werden, vor Fahrtantritt den Sicherheitsgurt anzulegen und ge-

gebenenfalls vielleicht sogar auf ihre nicht ordnungsgemäß gesicherten Eltern einwirken. Mittlerweile wurde das Projekt in Deutschland ausgebaut, so dass es ergänzend zu dem Spielzeug bereits eine Internetseite [www.gordan-online.de](http://www.gordan-online.de) gibt. Hier können die Kinder mit entsprechenden motorischen Fähigkeiten ein „Gordan“ Spiel, den „Gordan“ Song nutzen, elektronische Karten (eCards) versenden oder sich Bilder zur richtigen Befestigung ansehen. Die Eltern können über eine entsprechende Schaltfläche eine Broschüre und Informationen herunterladen.

Neben der Arbeit an den Erziehungsberechtigten und Kindern wirkt die Polizei an der Ausbildung der Erzieher und Lehrer mit. Neben der Erziehung im Elternhaus hat die Bildung durch Institutionen wie Kindergärten hier eine besondere Bedeutung.

Kindergärten, Kindertagestätten oder Vorschulen haben in verschiedenen Bereichen gemeinsam mit der Polizei besonderen Einfluss auf die Grundlagen der Verkehrserziehung bei Kindern:<sup>15</sup>

- Sie fördern die Entwicklung für eine sichere Verkehrsteilnahme, wie z.B. des erkennen von Farben und Formen
- Sie ermöglichen den Kindern Bewegungserfahrungen
- Sie führen Übungen im „Schonraum“ zum richtigen Verkehrsverhalten der Kinder durch
- Sie fördern Sozialverhalten der Kinder
- Sie thematisieren in Liedern und Spielen den Straßenverkehr
- Sie greifen Verkehrserfahrungen der Kinder auf, beziehen sie mit ein.
- Sie fördern das Verständnis der Kinder für Verkehrssituationen und Verkehrsregeln.
- Sie praktizieren und leiten auf Spaziergängen und Ausflügen die Kinder im Straßenverkehr
- Sie sprechen mit den Eltern und Erziehungsberechtigten über die Fähigkeiten der Kinder im Straßenverkehr
- Sie bieten zum Teil selbst Elternveranstaltungen zur Verkehrserziehung an.

---

<sup>15</sup> Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch

Die Zuständigkeit für die Bildung liegt in NRW bei dem Schulministerium, so dass die Polizei vor Ort nur bedingt Einfluss nehmen kann. Grundsätzlich werden aber die für die Lehrer und Erzieher zur Verfügung gestellten Materialien, sowie die Aus- und Fortbildung, in enger Zusammenarbeit mit der Polizei und den Kooperationspartnern abgestimmt. Das führt im Einzelnen dazu, dass die Polizei vor Ort zumindest in Abstimmung mit den Lehrern und Erziehern arbeitet. So kann die Polizei die Lehrer und Erzieher zumindest im Rahmen von Eltern- und Kinderveranstaltungen informieren, unterstützen und auch beraten.

Unter dem Punkt „Prävention durch Repression“ kann man allgemeine den Ansatzpunkt zusammenfassen, wonach kleine Teile der Zielgruppen erst im Verlauf zu einer Handlungsänderung gebracht werden können. Dieser Teil der Verkehrsteilnehmer beachtet die bestehenden Normen und Regeln nicht wie angestrebt aus Einsicht oder Überzeugung, sondern weil der Verkehrsteilnehmer eine Repression befürchtet oder bereits betroffen wurde.

## **4 Kinder als Mitfahrer auf dem Fahrrad**

Hierbei beziehe ich mich nur auf Fahrten, bei denen Kinder in einem Kindersitz bzw. einem Anhänger mitgenommen werden. Die Bereiche „Kind fährt allein auf einem Fahrrad gemeinsam mit den Eltern“ oder das „Kind legt einen Weg mit dem Fahrrad allein zurück“ fällt nicht in das Themengebiet.

### **4.1 Gesetzliche Vorgaben**

#### **§ 21 (3) Straßenverkehrsordnung**

Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.<sup>16</sup>

### **4.2 Mitnahme von Kindern durch Fahrradfahrer**

Grundsätzlich gibt es drei unterschiedliche Möglichkeiten ein Kind auf dem Fahrrad zu transportieren

---

<sup>16</sup> Straßenverkehrsordnung stand 30.01.2008

- 1 Fahrrad Kindersitze, hier wird der Kindersitz entweder vorne oder hinten auf dem Fahrrad montiert



- 2 Fahrrad Anhänger, hier wird das Kind in einem Anhänger sitzend hinter dem Fahrrad hergezogen.



- 3 Eltern Kind Tandem, hier wird das Kinderfahrrad mit dem Eltern Fahrrad verbunden und das auf dem eigenen Fahrrad sitzend ebenfalls nachgezogen.



Ohne auf spezielle gesetzliche Grundlagen zurückzugreifen, sollten bei der Mitnahme von Kindern auf einem Fahrrad spezielle Dinge beachtet werden:

- Das Kind sollte einen Helm tragen und so vor den Folgen von Unfällen oder Stürzen geschützt werden.

---

<sup>17</sup> Kindersitz der Firma Firma Römer.

<sup>18</sup> Tandem „Follow Me“

- Das Fahrrad, auf dem der Kindersitz montiert wird, muss wegen der zusätzlichen Gewichtsbelastung sehr stabil sein und gute Bremsen haben.
- Die Befestigung vom Kindersitz am Fahrradrahmen muss daher zum jeweiligen Fahrrad und Fahrradtyp passen. Rennräder oder Mountainbikes können daher auch völlig ungeeignet sein.
- Kinder benötigen rechtzeitig und ausreichend lange Pausen
- Je nach Position der Kinder sind die Sichtverhältnisse erheblich eingeschränkt und sollten dementsprechend berücksichtigt werden
- Auf Grund der Sitzposition und Untätigkeit des Kindes kommen den Witterungsverhältnissen besondere Bedeutung, wie z.B. ausreichend Getränke oder besondere Bekleidung, zu.<sup>19</sup>

### **4.3 Befestigungsarten von Kindersitzen auf dem Fahrrad**

Wird das Kind in einem Kindersitz transportiert gibt es drei verschiedene Befestigungsarten.

Der Kindersitz kann vor dem Lenker, zwischen dem Lenker und dem Fahrer und hinter dem Fahrer auf dem Gepäckträger befestigt werden. Alle drei Transportarten haben ihre Vor- und Nachteile, so dass eine generelle Empfehlung nicht möglich ist. Im Einzelnen muss hier zwischen den Vor- und Nachteilen abgewogen und nach den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Kinder ein passender Kindersitz ausgewählt werden.

Der Kindersitz selbst sollte die folgenden Merkmale aufweisen:

- Ein GS-Prüfzeichen aufweisen und die DIN Norm 79120, die DIN 79121 oder die DIN EN 14872 erfüllen.
- Die Gurte und Fußteile müssen ausreichend verstellbar und einstellbar sein.
- Die Sitzfläche sollte rutschfest sein und eventuelle Sitzpolster mit dem Sitz fest verbunden sein.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch



## **4.4 Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Bezug auf Kinder als Mitfahrer auf dem Fahrrad**

Ähnlich wie bei der Präventionsarbeit bei Kindern als Mitfahrer im Pkw setzt die Prävention in Bezug auf Kinder als Mitfahrer auf Fahrrädern bereits bei den Kindern an. Analog zum Pkw kann hier die Verkehrserziehung mit „Gordan das Gürteltier“ bereits bei den Kindern ansetzen. Die Kinder ihrerseits können so von den Eltern unbewusst eine Vorbildfunktion einfordern und wirken so bereits selbst bei ihrer normgerechten Sicherung mit.

Insbesondere zu Beginn der Fahrradsaison oder dem Schulbeginn setzt die Polizei auf die Verkehrserziehung. Bei Elternveranstaltungen in Kindergärten oder Vorschulen werden den Teilnehmern die Bedeutung von Fahrradhelmen und die adäquate Transportmöglichkeit für die Kinder vermittelt. Gleichzeitig wird den Erziehungsberechtigten vermittelt, dass es wichtig ist die Kinder nicht zu früh selbst mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Hierbei spielen wiederum entwicklungsbedingte Einschränkungen der Verkehrstüchtigkeit und auch Methoden der Didaktik eine Rolle.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden andere Verkehrsteilnehmer für die Kinder im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Denn auch ungeübte Eltern, die ihre Kinder erst seit kurzer Zeit oder nur unregelmäßig auf dem Fahrrad transportieren, können unvorhergesehen reagieren. Notfalls soll der Verkehrsteilnehmer mit Rücksichtnahme reagieren und auf den vermeintlichen Vorrang verzichten können. Außerdem wird regelmäßig auf das in diesem Bereich problematische Parken auf dem Gehweg verwiesen. Bereits hier ist ein normgerechtes Verhalten notwendig, damit der entsprechende „Schonraum“ im Straßenverkehr zur Nutzung zur Verfügung steht.

## **5 Kinder als Mitfahrer im ÖPNV und in Reisebussen**

Wie schon zuvor angesprochen sind Kinder aus dem Elementarbereich allein nicht verkehrstüchtig. Im Straßenverkehr sollen sie daher

---

<sup>20</sup>Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch

nicht allein, ohne Eltern oder Begleitperson, unterwegs sein. Das gilt auch für Fahrten im ÖPNV und in Bussen.

## **5.1 Gesetzliche Vorgaben**

Für die Aufsicht auf dem Weg zum Kindergarten sind zunächst einmal gemäß 1626 BGB und 1631 BGB die Eltern verantwortlich und haftbar. Sie können diese Pflicht an eine geeignete Begleitperson übertragen. Es gilt nun zunächst festzuhalten, dass der Fahrer für die sichere Fahrt verantwortlich ist und gleichzeitig nicht in der Lage sein kann, die Aufsicht über Kindergartenkinder wahrzunehmen. Eine Begleitung von Kindergartenkindern in Schulbussen darf daher nur entfallen, wenn im Bus ein ausgebildeter Lotse oder ein Schulbusbegleiter mitfährt, der in der Lage ist, die Aufsicht auch für die Kindergartenkinder zu übernehmen.

Entsprechende Verordnungen und Bestimmungen hierzu werden in der Regel durch die zuständigen Kommunen oder Landkreise erlassen.

Eine Einverständniserklärung der Eltern, dass ihre Kinder ohne Aufsicht im Kindergartenbus mitfahren dürfen, befreit den Träger des Busverkehrs oder den Busfahrer nicht von einer etwaigen straf- und zivilrechtlichen Haftung. Das Bestimmungsrecht der Eltern gemäß 1612 BGB tritt gegenüber dem Recht der Kinder auf Schutz vor Gefahren und Unverletzlichkeit von Leben und Gesundheit zurück.

Die Pflicht für den Kindersitz gemäß § 21 (1a) StVO besteht nicht in Kraftomnibussen über 3,5 t und somit auch nicht bei entsprechend großen Schulbussen. Dies gilt aber nicht bei den übrigen Schulbussen, die oftmals nur bis zu acht Personen transportieren dürfen. Hier sind die rechtlichen Sicherungspflichten weiterhin verbindlich.

Für neu ausgelieferte Reisebusse, jedoch nicht für Linienbusse, gilt seit 1999 ebenfalls eine Gurtpflicht in Deutschland. Ist ein Reisebus mit einem entsprechenden Rückhaltesystem ausgestattet, dann sind sie zu benutzen.

Ein Verstoß wird hier mit 30 Euro geahndet. In Bezug auf Verstöße gegen die Kindersitzpflicht verweise ich auf die analog geltenden Richtsätze, die ich bereits unter dem Punkt 3.1 aufgeführt habe.

## **5.2 Handlungsempfehlungen**

Je nach Transportmittel müssen Kinder nach dem Einstieg entsprechend gesichert werden oder sollten so schnell wie möglich einen Sitzplatz aufsuchen. Die Türbereiche sollten freigehalten und mitgebrachtes Gepäck sicher verstaut werden. Grundsätzlich sollte sich das Verhalten in Bussen nicht von dem Verhalten sonst gegenüber den Mitmenschen unterscheiden. Ein- und Aussteigen ohne zu drängeln und die Anweisungen der Eltern, Lehrer, Busfahrer und Begleitpersonen sollten befolgt werden.

An der Haltestelle soll sich das Kind von der Fahrbahn und dem Gleiskörper fernhalten und sich erst nach dem Anhalten dem Fahrzeug nähern.

## **5.3 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Bezug auf Kinder als Mitfahrer im ÖPNV oder Bussen**

Im Bereich Kinder aus dem Elementarbereich als Mitfahrer im ÖPNV und Reisebussen führt die Polizei entsprechende Verkehrssicherheitsarbeit bei den Berufskraftfahrern durch. Hier ist unter anderem der sogenannte Fernfahrerstammtisch zu nennen, in dem Berufskraftfahrer auf Gesetzesänderungen und wichtige Themen aufgeklärt und sensibilisiert werden. In einigen Behörden gibt es Ordnungspartnerschaften bei denen die Polizei gemeinsam mit den Schulen und den Eltern Konzepte erarbeitet hat, um die Fahrt im Schulbus sicherer zu machen. Es werden praktische Übungen durchgeführt und Verhaltensleitfäden erstellt, grundsätzlich betrifft dies allerdings eher die älteren Kinder aus dem Elementarbereich. Die jüngeren Kinder aus dem Elementarbereich können in diesem Themengebiet durch den Puppenspieler in die Problematik eingeführt werden. Hier wird durch einen Polizeibeamten ein Puppenspiel vorgeführt, dass gleichzeitig durch einen weiteren Beamten didaktisch im Gespräch mit den Kindern begleitet wird. In den ländlichen Teilen der Behörden, wo die Fahrt zum Kindergarten mit dem Schulbus stattfindet, erfolgt die gezielte entsprechende Aufklärung der Eltern. Auch hier ist eine sinnvolle Prävention nur durch die Vorbildfunktion und entsprechendes Engagement der Eltern möglich.

## **6 Kinder als Mitfahrer auf Krafträdern und Motorrollern**

Die Mitnahme von Kindern aus dem Elementarbereich auf einem motorisierten Zweirad hat im Straßenverkehr grundsätzlich wohl eher eine untergeordnete Bedeutung.

Vor dem Hintergrund, dass Kinder als Mitfahrer auf dem Motorrad den gleichen Witterungsbedingungen und der gleichen Unfallgefahr unterliegen kommt einer erforderlichen Schutzbekleidung besondere Bedeutung zu.

Darüberhinaus müssen Kinder in der Lage sein sich sicher festzuhalten und motorradgerecht zu verhalten, damit eine Mitnahme überhaupt in Frage kommt. Darüberhinaus hat ein Sozius auf dem Motorrad, z.B. bei Kurvenfahrten, eine aktive Verkehrsteilnahme. Eine Mitnahme von Kindern aus dem Elementarbereich scheidet daher nach Ansicht des Verfassers in der Regel aus.

In der Praxis ist daher allenfalls die Mitnahme in einem Beiwagen möglich. Dort besteht wiederum die Möglichkeit einen entsprechenden Kindersitz zu befestigen, wobei die geltende Helmpflicht dadurch nicht erlischt. Eine entsprechende praktische Umsetzung ist daher problematisch.

### **6.1 Gesetzliche Vorgaben**

#### **§ 21 a Straßenverkehrsordnung**

(2) Wer Krafträder oder offene drei- oder mehrrädige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf oder in ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Dies gilt nicht, wenn vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sind.<sup>21</sup>

Der Transport von einem Kind ohne vorgeschriebenen Schutzhelm wird mit 1 Punkt und 40 Euro geahndet. Bei mehreren Kindern ohne Schutzhelm auf dem Kraftrad sind 1 Punkt und 50 Euro Bußgeld vorgesehen.

---

<sup>21</sup> StVO stand 30.01.2008

### **Ausführungen zum § 21 a StVO**

Durch die 40. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist in § 21a Abs. 2 StVO der Begriff „amtlich genehmigt“ durch „geeignet“ ersetzt worden. Die 2. Ausnahmeverordnung zur StVO wurde damit aufgehoben (Bundesgesetzblatt 2005 Teil 1 S. 3716). Diese Änderungen sind am 01.01.2006 in Kraft getreten und passen die StVO nur an die bestehende Rechtslage an.

Die 2. Ausnahmeverordnung zur StVO ließ die Verwendung von nicht amtlich genehmigten Kraftrad-Schutzhelmen unbefristet zu, wenn sie eine ausreichende Schutzwirkung aufweisen. Das heißt wiederum, an der Rechtslage hat sich insoweit nichts geändert.

Geeignet sind demnach amtlich genehmigte Schutzhelme, die entsprechend ECE-Regelung Nr. 22 (BGBl. 1984 II S. 746, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind, sowie Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender Schutzwirkung.

Eine ausreichende Schutzwirkung liegt nach entsprechenden Gutachten nicht vor bei sog. Braincaps, Bauarbeiterhelmen, Feuerwehr- und Fahrradhelmen, oder Stahlhelmen der Bundeswehr. Geeignet sind vielmehr Schutzhelme, die eigens für das Motorradfahren hergestellt wurden und deren Bauart die extremen Auswirkungen bei einem Sturz ausreichend vermindern. Dies ist im Einzelfall zu klären und hängt insbesondere vom Zustand des jeweiligen Helmes ab.

### **§ 35 a Straßenverkehrszulassungsordnung**

(9) Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird, müssen mit einem Sitz für den Beifahrer ausgerüstet sein. Dies gilt nicht bei der Mitnahme eines Kindes unter sieben Jahren, wenn für das Kind ein besonderer Sitz vorhanden und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Einrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten können.<sup>22</sup>

## **6.2 Schutzbekleidung für Kinder**

Einige Hersteller bieten Motoradbekleidung in Kindergrößen an, so dass eine entsprechende Schutzbekleidung kein Hindernis zur entsprechenden Ausstattung sein kann. Wichtig ist, dass das Kind wie

---

<sup>22</sup> StVZO stand 30.01.2008

der Fahrzeugführer mit der gesamten Palette der Schutzbekleidung ausgerüstet ist. Ein Motorradhelm allein reicht allenfalls nach den Mindestvoraussetzungen des § 21a StVO. Tatsächlich ist die Ausrüstung mit einem Helm, Motorradschuhen, Motorradhandschuhen, einem Nierengurt, einer Motorradjacke und einer Motorradhose sinnvoll.

### **6.3 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei**

Auf Grund der Tatsache, dass die Mitnahme von Kindern aus dem Elementarbereich auf motorisierten Zweirädern eher eine Ausnahme darstellt, spielt die Verkehrsunfallprävention der Polizei eher eine untergeordnete Rolle. Im Einzelnen kann es Thema einer Präventionsveranstaltung für entsprechende Interessensgruppen oder Verbände aus dem Bereich motorisierte Zweiräder sein oder im Rahmen einer Elternveranstaltung als Frage von einem Teilnehmer auftauchen. Denkbar wäre auch die Behandlung als Thema an einem Präventionsstand auf einer Motorradmesse oder in Behörden mit entsprechend hohen Unfallzahlen bei Motorradfahrern. Insbesondere weil die Gesetzmäßigkeiten der Physik in Bezug auf die Trägheit der Masse und das Bremsverhalten bei Beladung oder die Wirkung von Schutzkleidung entsprechend übertragbar ist.

Interessierte Motorradfahrer können sich bei Bedarf an die entsprechenden Verkehrsverbände ADAC, AvD, BVDM oder das IfZ wenden.

Die übrige Präventionsarbeit der Polizei in diesem Bereich findet ansonsten bei den Maßnahmen im Straßenverkehr statt, bei der entsprechende Mängel oder Auffälligkeiten festgestellt und angesprochen werden.

Die untergeordnete Bedeutung ist für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei durch die niedrigen Unfallzahlen und die geringe Zahl der festgestellten Verstöße daher gerechtfertigt.

## **7 Resümee**

Kinder aus dem Elementarbereich als passive Mitfahrer stellen einen bedeutenden Teil der Verkehrsunfallprävention der Polizei dar. Das liegt am hohen Anteil von Verkehrsunfällen mit Personenschaden bei den Kinderunfällen. Hier haben die Bereiche „Mitfahrer im Pkw“,

„Kinder als Fahrradfahrer“, „Kinder als Fußgänger“ die höchste Bedeutung.

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit verfolgt die Polizei den ganzheitlichen Ansatz in Bezug auf das lebenslange Lernen bei den Kindern und ihren Bezugspersonen. Im Zusammenspiel mit den Kooperationspartnern und der Öffentlichkeitsarbeit werden die Eltern, Lehrer, Erzieher und Verkehrsteilnehmer auf die spezifischen Probleme und Besonderheiten der Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr informiert. Die Kinder aus dem Elementarbereich werden durch kindgerechte Information im Spiel, mit Übungen und positiver Bestärkung auf den Straßenverkehr vorbereitet.

Neben den vielen Verbesserungen der passiven Sicherheit hat die Verkehrssicherheitsarbeit einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass die Zahl der verletzten und getöteten Kinder erheblich zurückgegangen ist. Waren es im Jahr 1970 nur 1.683.227 zugelassene Kraftfahrzeuge in Deutschland, so gab es doch 2167 getötete Kinder im Alter bis zu 14 Jahren. Im Jahr 2006 gab es bundesweit 55.340.249 zugelassene Kraftfahrzeuge. Gleichzeitig wurden noch 136 Kinder im Alter bis 14 Jahre im Straßenverkehr getötet. Obwohl auch die Zahl der gefahrenen Kilometer sich mehr als verdoppelt hat, und die Gesamtzahl der Unfälle sich beinahe verdoppelt hat, konnten die Zahlen der schweren Verkehrsunfälle gesenkt werden.<sup>23</sup>

Da die Zahlen beinahe für sich sprechen gilt weiterhin, dass jeder schwere Verkehrsunfall einer zu viel ist und die Verkehrserziehung daher nicht vernachlässigt werden darf. Stattdessen muss die Arbeit in diesem Bereich weiterhin aktualisiert und in gleicher Intensität fortgeführt werden, um die positive Entwicklung fortzuführen.

## 8 Literatur und Quellenverzeichnis

- Verkehrsunfallstatistik des PP Recklinghausen VK 1, Abteilung 1.2, Februar 2008
- [www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de), stand Februar
- Entwurf RdErl. d. IM „Verkehrsunfallprävention der Polizei NRW“, stand 27.06.2007
- Kind und Verkehr Moderatoren Handbuch, April 2004

---

<sup>23</sup> Quellen: StBA, KBA, BMVBS, DIW, BAST · Ausgabe: September 2007 auf [www.bast.de](http://www.bast.de)

Programm "Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V." und Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen.

- Straßenverkehrsordnung, stand 28.01.2008
  - Straßenverkehrszulassungsordnung, stand 28.01.2008
  - „Familien-Bordbuch „Sicher im Auto“ herausgegeben von ADAC und TOYOTA, München 2003
  - „Geschnallt – Kinder als Mitfahrer im Auto“, stand 2005
- Programm „Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.“
- [www.gordan-online.de](http://www.gordan-online.de), stand 02.02.2008
  - [www.bast.de](http://www.bast.de), StBA, KBA, BMVBS, DIW, BAST ·
- Ausgabe: September 2007

Hiermit versichere Ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, ganz oder in Teilen noch nicht als Prüfungsleistung vorgelegt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Sämtliche Stellen der Arbeit, die benutzten Werken im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, habe ich durch Quellenangaben kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Zeichnungen, Skizzen, bildliche Darstellungen, sowie für Quellen aus dem Internet.

Duisburg, .....

(Datum)

(Unterschrift)