

Antrag

der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Elke Ferner, Wolfgang Behrendt, Hans-Werner Bertl, Anni Brandt-Elsweier, Edelgard Bulmahn, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Petra Ernstberger, Annette Faße, Lothar Fischer (Homburg), Gabriele Fograscher, Norbert Formanski, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Uwe Göllner, Angelika Graf (Rosenheim), Achim Großmann, Klaus Hagemann, Christel Hanewinckel, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Ingrid Holzhüter, Eike Hovermann, Lothar Ibrügger, Wolfgang Ilte, Barbara Imhof, Gabriele Iwersen, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Nicolette Kressl, Konrad Kunick, Christa Lörcher, Klaus Lohmann (Witten), Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Winfried Mante, Dorle Marx, Heide Mattischeck, Angelika Mertens, Ursula Mogg, Jutta Müller (Völklingen), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Adolf Ostertag, Albrecht Papenroth, Margot von Renesse, Otto Reschke, Bernd Reuter, Günter Rixe, Marlene Rupprecht, Siegfried Scheffler, Dagmar Schmidt (Meschede), Ulla Schmidt (Aachen), Walter Schöler, Dr. Angelica Schwall-Düren, Lisa Seuster, Volkmar Schultz (Köln), Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Dr. Peter Struck, Franz Thönnies, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Hildegard Wester, Lydia Westrich, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich, Wolfgang Wodarg, Verena Wohleben, Hanna Wolf (München), Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD.

Verbesserung der Situation von Kindern im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Auswirkungen von gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffkonzentrationen im Straßenverkehr auf den kindlichen Organismus berücksichtigt;
2. zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern im innerörtlichen Verkehr eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen;
3. den rechtlichen Schutz von Kindern im Straßenverkehr dadurch zu verbessern, daß das Deliktsfähigkeitsalter in Bezug auf ihr Verhalten im Straßenverkehr von der Vollendung des 7. auf das vollendete 14. Lebensjahr heraufgesetzt wird;
4. zum verstärkten Schutz von Kindern in Kraftfahrzeugen eine Verordnungsänderung durchzuführen, die eine Mißachtung der Sicherungspflicht durch erhöhte Buß- und Verwarnungsgelder ahndet;

5. zur Förderung der kindlichen Mobilität im öffentlichen Raum die Gestaltung eines kindgerechten Wohnumfeldes durch entsprechende Fördermittel und Forschungsvorhaben zu unterstützen.

Bonn, den 11. Dezember 1996

Karin Rehbock-Zureich	Winfried Mante
Elke Ferner	Dorle Marx
Wolfgang Behrendt	Heide Mattischeck
Hans-Werner Bertl	Angelika Mertens
Anni Brandt-Elsweiler	Ursula Mogg
Edelgard Bulmahn	Jutta Müller (Völklingen)
Peter Conradi	Dr. Edith Niehuis
Dr. Marliese Dobberthien	Günter Oesinghaus
Petra Ernstberger	Adolf Ostertag
Annette Faße	Albrecht Papenroth
Lothar Fischer (Homburg)	Margot von Renesse
Gabriele Fograscher	Otto Reschke
Norbert Formanski	Bernd Reuter
Arne Fuhrmann	Günter Rixe
Monika Ganseforth	Marlene Rupprecht
Iris Gleicke	Siegfried Scheffler
Uwe Göllner	Dagmar Schmidt (Meschede)
Angelika Graf (Rosenheim)	Ulla Schmidt (Aachen)
Achim Großmann	Walter Schöler
Klaus Hagemann	Dr. Angelica Schwall-Düren
Christel Hanewinkel	Lisa Seuster
Dr. Liesel Hartenstein	Volkmar Schultz (Köln)
Klaus Hasenfratz	Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Reinhold Hiller (Lübeck)	Wieland Sorge
Ingrid Holzhüter	Wolfgang Spanier
Eike Hovermann	Dr. Peter Struck
Lothar Ibrügger	Franz Thönnies
Wolfgang Ilte	Hans Georg Wagner
Barbara Imhof	Wolfgang Weiermann
Gabriele Iwersen	Hildegard Wester
Siegrun Klemmer	Lydia Westrich
Walter Kolbow	Inge Wettig-Danielmeier
Nicolette Kressl	Berthold Wittich
Konrad Kunick	Wolfgang Wodarg
Christa Lörcher	Verena Wohlleben
Klaus Lohmann (Witten)	Hanna Wolf (München)
Dr. Christine Lucyga	Rudolf Scharping und Fraktion
Dieter Maaß (Herne)	

Begründung

In zahlreichen bundesdeutschen Städten hat die Verkehrsdichte besorgniserregende Ausmaße angenommen. Die Kernbereiche der Städte leiden immer mehr unter dem steigenden Verkehrsaufkommen. Mit der Zunahme der Verkehrsdichte steigen sowohl

die Schadstoffkonzentration in der Luft als auch die Gefahren, die durch Verkehrsunfälle hervorgerufen werden. Insbesondere Kinder sind durch diese Entwicklung im Straßenverkehr bedroht: 1995 verunglückten in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt 51 444 Kinder unter 15 Jahren. 37 979 Kinder wurden dabei leicht verletzt, 13 047 Kinder trugen schwere Verletzungen davon und 418 Kinder starben durch Verkehrsunfälle. Neben dieser erschreckenden Bilanz drohen den Kindern weitere gesundheitliche Gefahren durch den Straßenverkehr: Zahlreiche wissenschaftliche Studien weisen auf die Verbindung von hoher Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr und erhöhter Krankheitsanfälligkeit bei Kindern hin.

1. Der Kraftfahrzeugverkehr stellt in den Städten die Hauptquelle der Luftverschmutzung dar: Etwa zwei Drittel der Emissionen an Stickoxyden und Kohlenmonoxid und etwa 50 Prozent der Kohlenwasserstoffemissionen entstammen dem Straßenverkehr. Stickoxyde und Kohlenwasserstoffe sind Vorläufersubstanzen des schädlichen bodennahen Ozons. Der Anteil des Straßenverkehrs an der Luftverschmutzung hat sich seit 1966 auf dem Gebiet der alten Bundesländer verdoppelt. Zu den verkehrsspezifischen Schadstoffen zählen auch krebserregende Stoffe, die in Städten in fünf- bis sechsfach höheren Konzentrationen vorliegen als auf dem Land:

Benzol und Dieselabgase, die fast ausschließlich aus dem Verkehr stammen, haben den weitaus größten Beitrag am Krebsrisiko durch Luftverschmutzung. Bei diesen Schadstoffen existiert keine gesundheitlich unbedenkliche Schwelle.

Kinder reagieren auf die giftigen Substanzen in der Luft weitaus empfindlicher als Erwachsene:

- Kinder haben im Verhältnis zu ihrer Körpergröße eine wesentlich höhere Atmungsaktivität als Erwachsene.
- Kinder reagieren auf Reizungen und kurzzeitige Belastungen erheblich rascher, da ihre körpereigene Abwehr noch nicht so stark ausgebildet ist.
- Kinder atmen, bedingt durch ihre Größe, Auspuffgase unmittelbarer ein als Erwachsene.

Kinderärzte berichten immer öfter über verstärkte Gesundheitsbeeinträchtigungen in Ballungsgebieten: Chronische Krankheiten, Ekzeme, Heuschnupfen, Allergien aller Art. Dabei sind die Auswirkungen der Luftschadstoffe, wie Stickoxyde, Ozon und Kohlenmonoxid, auf Atemwege und Schleimhäute medizinisch erwiesen.

Auch bei Krebsgiften sind Kinder besonders betroffen:

- Krebserregende Stoffe sind Summationsgifte, d. h. sie sammeln sich im Laufe eines Lebens im Körper an; das Krebsrisiko ist umso höher, je größer die Lebensdosis ist.
- Das Krebsrisiko bei Kindern steigt auch dadurch, daß Kinder eine höhere Zellteilungsrate aufweisen. Geschädigte

Zellen geben den Schaden während des Zellwachstums weiter.

In Nordrhein-Westfalen sind Daten zur Benzolkonzentration im Blut bei Kindern erhoben worden. Danach haben Kinder in der Großstadt Köln 71 Prozent mehr Benzol und 56 Prozent mehr Toluol im Blut als in der geringer belasteten Kleinstadt Borken. Generell ist festzuhalten, daß in ländlichen Gegenden weniger Kinder an Blutkrebs erkranken als in Städten (3,2 gegenüber 5 Fällen unter 100 000 Mädchen und Jungen).

Zur Zeit werden Schadstoffkonzentrationen überwiegend in 3,5 m Höhe (Wohnhöhe) ermittelt. Es ist aufgrund des oben angeführten Gefahrenpotentials durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe für Kinder im Straßenverkehr unabdingbar, daß Messungen in Kindernasenhöhe und an Orten durchgeführt werden, wo Kinder sich besonders häufig aufhalten: vor Kindergärten, Schulen und Spielplätzen. Bei der Festlegung von Grenzwerten für Luftschadstoffe muß der empfindliche Organismus des Kindes die Grundlage bilden.

2. Aufgrund der ständigen Zuwächse im Straßenverkehr und der hohen Zahl durch Verkehrsunfälle verletzter und getöteter Kinder in der Bundesrepublik Deutschland ist eine generelle Begrenzung der Regelgeschwindigkeit in Ortschaften auf 30 km/h nicht nur sinnvoll, sondern dringend erforderlich. 80 Prozent der Kinderunfälle ereignen sich innerorts und dabei wieder die meisten auf Hauptverkehrsstraßen. Hierbei sind rund 80 Prozent der Kinder-Verkehrsunfälle auf Fahrverhaltensfehler der Kfz-Führer zurückzuführen.

Obwohl das Bundesministerium für Verkehr die Kommunen ermuntert, verkehrsberuhigte Zonen einzurichten, spricht es sich aber deutlich gegen eine generelle Tempobeschränkung auf 30 km/h in Ortschaften aus. Dabei steht außer Zweifel, daß langsam fahrende Fahrzeuge es dem Fahrer erlauben, einen besseren Überblick über den Straßenraum, einschließlich der Gehwege, Einfahrten und Vorgärten zu erhalten. Der Anhalteweg für einen Pkw beträgt bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h über 25 Meter. Wenn ein Kind 15 Meter vor einem Auto auf die Fahrbahn läuft, beträgt die Aufprallgeschwindigkeit immer noch 45 km/h. Dies würde ein Kind töten oder schwer verletzen. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h bliebe dem Pkw-Fahrer dagegen die Möglichkeit, vor dem Kind zu halten. Erfahrungen aus Tempo-30-Zonen haben aufgezeigt, daß die Zahl der Unfälle um mehr als 20 Prozent gesunken ist. Die Zahl der (schwer-)verletzten und getöteten Kinder ist dabei noch stärker gesunken.

Die Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h schafft für Kinder mehr Sicherheit. Kinder besitzen eine eingeschränktere Sicht- und Reaktionsfähigkeit als Erwachsene; sie sind bei komplexen Verkehrssituationen oftmals überfordert. Tempo 30 km/h erlaubt es ihnen, Fahrzeuge sicherer wahrzunehmen und auf Gefahrensituationen adäquater zu reagieren. Die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Ortschaften entspricht eher dem kindlichen

Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen als Tempo 50 km/h. Selbst auf Seiten der Autolobby herrscht überwiegend Einvernehmen darüber, daß eine niedrige Geschwindigkeit den Straßenverkehr innerorts für Kinder sicherer mache.

3. Anders als im Strafrecht haftet ein Kind zivilrechtlich für „unerlaubte Handlungen“ und damit auch für verkehrswidriges Verhalten bei Unfällen im Straßenverkehr bereits mit sieben Jahren, solange nicht mangelnde Einsichtsfähigkeit des Kindes nachgewiesen wird (§ 828 Abs. 2 BGB).

Die Einsichtsfähigkeit eines Kindes wird dabei auf seine intellektuelle Fähigkeit und nicht auf seine individuelle Steuerungsfähigkeit, sich entsprechend dieser Ansicht zu verhalten, festgemacht. Darüber hinaus kommt es bei der Prüfung der Schuldzurechnung darauf an, ob ein Kind die Gefährlichkeit seines Handelns hätte voraussehen und dementsprechend handeln können.

Diese beiden Voraussetzungen für die Haftbarmachung von Kindern gehen an den empirischen entwicklungspsychologischen Erkenntnissen vorbei. Die gesetzliche Grundlage des § 828 Abs. 2 BGB ermöglicht es, einem Kind einen Unrechtsgehalt für sein Verhalten und Handeln zuzuschreiben, für das es tatsächlich nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Nach Ansicht von Entwicklungspsychologen entwickeln Kinder erst mit acht Jahren ein vorausschauendes Gefahrenbewußtsein. Kinder lassen sich durch interessante Reize in der Umgebung sehr leicht ablenken. Bei Experimenten mit Sechs- und Siebenjährigen hat sich gezeigt, daß zwar 75 bis 80 Prozent der Kinder an einem Bordstein anhielten und nach beiden Seiten sahen. Waren sie aber abgelenkt, verhielten sich nur noch 29 bis 42 Prozent verkehrsgerecht. Die Entwicklung eines Gefahrenbewußtseins bei Kindern, das ihnen ein entsprechendes Verhalten im Straßenverkehr ermöglicht, ist erst im Alter von 13 bis 14 Jahren gegeben. Von diesem Alter an können sie die Gefährlichkeit bestimmter Situationen und Reize wahrnehmen und identifizieren. Aus dem Erkennen von Gefahren können Rückschlüsse auf das eigene Verhalten gezogen werden.

Dies alles legt nahe, die Schuldfähigkeit von Kindern nicht danach zu beurteilen, ob sie im Falle eines von ihnen mitverursachten Unfalls die nötige Einsicht in ihr falsches Verhalten haben konnten, sondern auch danach, ob sie in der jeweiligen Verkehrssituation in der Lage waren, entsprechend dieser Einsicht zu handeln.

Länder wie Frankreich, Österreich und die Niederlande haben ihre Gesetze bereits demgemäß geändert. Kinder gelten dort bis zum 14. Lebensjahr – in Frankreich sogar bis zum Alter von 16 Jahren – generell als nicht schuldfähig.

Aufgrund von entwicklungsbedingten Fähigkeiten und des entwicklungsbedingten Konzentrationsverhaltens von Kindern vor dem 14. Lebensjahr ist es nicht gesichert, daß sich Kinder ihrer Einsicht entsprechend im Straßenverkehr verhalten.

Eine entsprechende Anpassung der Gesetzeslage trägt diesem Umstand Rechnung und fördert gleichzeitig die Rechtsklarheit.

Aus diesem Grunde ist § 828 BGB entsprechend zu ändern. Darüber hinaus ist zu erwägen, ob in Anlehnung an die Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages aus dem Jahre 1991 der Unabwendbarkeitsbeweis (§ 7 Abs. 2 StVG) abzuschaffen und der Einwand der Mithaftung (§ 9 StVG, § 254 BGB) bei der Haftung nach dem Verkehrsgesetz gegenüber Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres auszuschließen ist.

4. Das Anlegen von Sicherheitsgurten und der Einsatz von Kindersitzen in Kraftfahrzeugen sind wirksame Maßnahmen zum Schutz der Kinder vor Verletzungen bei Unfällen. Im Sommer 1993, unmittelbar nach Einführung der Sicherungspflicht für Kinder, war es zu einem deutlichen Anstieg der Sicherungsquoten gekommen. Dieser Trend hat sich allerdings nicht in dem erhofften Maße fortgesetzt. 1994 zeichneten sich schon auf allen Straßenarten im Osten der Bundesrepublik Deutschland in der Sicherung von Kindern wie in der Benutzung von Kindersitzen Rückgänge ab. Diese Entwicklung war auch im Westen, wenn auch weniger deutlich, zu erkennen.

Im Durchschnitt aller Straßen werden somit noch immer zu viele Kinder ohne Sicherung im Fahrzeug mitgenommen. Nach einer Studie des ADAC sind es auf Innerortsstraßen im Westen 11 Prozent und im Osten 20 Prozent aller Kinder, die ungesichert angetroffen werden. Auch in der Benutzung von Kindersitzen konnten 1995 nur wenig Fortschritte erzielt werden.

418 Kinder kamen 1995 auf deutschen Straßen bei Verkehrsunfällen zu Tode, 42 Prozent davon als Mitfahrer im Pkw. Diese erschreckend hohe Zahl macht eine Verordnungsänderung dringend erforderlich, die Verstöße gegen die Sicherungspflicht von Kindern im Pkw mit erhöhten Buß- und Verwarngeldern ahndet.

5. In der Vergangenheit haben Kinder in der Verkehrspolitik eine untergeordnete Rolle gespielt. Von Stadtplanern kaum beachtet und vom Autoverkehr in die Enge gedrückt, bleibt ihnen nur wenig Raum zum Spielen, Toben, Lernen und Sport treiben. Die Folge ist ein Übermaß an Fernsehkonsum, ein schlechtes Körpergefühl und ein Mangel an sozialen Interessen und Fähigkeiten. Anstatt verstärkt auf die Schaffung von kinderfreundlichen Umgebungen zu setzen, werden lediglich Programme zur Verkehrserziehung eingeleitet, die die Situation von Kindern im Straßenverkehr nicht wesentlich verbessern, da sie die Ursachen der Gefährdung nicht beseitigen.

Kinder nutzen Straßen nicht nur als Verkehrswege, sondern auch als Raum zum Spielen und als Treffpunkt mit anderen Kindern. Öffentlicher Raum, in dem sich Kinder gefahrlos austoben können, wird in unseren Städten immer knapper. Das Ergebnis ist der Verlust unabhängiger Mobilität, zumal Eltern ihre Kinder aufgrund des Unfallrisikos immer seltener selbstständig am Verkehr teilnehmen lassen.

Fachleute halten jedoch unabhängige Mobilität, d. h. eigenständiges Bewegen im öffentlichen Raum ohne elterliche Kontrolle, für ein wesentliches Element einer gesunden Entwicklung von Kindern. Psychologen und Pädagogen beklagen motorische Fehlentwicklungen, geringere körperliche Belastbarkeit, Ablösungsprobleme von den Eltern und Schwierigkeiten, soziale Bindungen einzugehen. Der sogenannte „Mobilitätsgewinn“ durch den Autoverkehr hat die Bewegungsfreiheit der Kinder reduziert. Die Flächenknappheit in der Stadt hat zu einer weitgehenden Besetzung der vorhandenen Flächen durch die „starken“ Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Verkehr geführt.

Zumeist ist es immer noch der Gehsteig, der Platz für Aufenthalte und Spiel vor der Haustüre bietet. Von allen sich im Freien gleichzeitig aufhaltenden Kindern befinden sich nur 25 bis 30 Prozent auf Spielplätzen, dagegen 70 bis 75 Prozent im Straßenraum und den dazugehörigen Bereichen. Daß die Straße trotz der Gefahren des Kfz-Verkehrs so große Bedeutung als Aufenthaltsraum für Kinder hat, zeigt, wie notwendig es ist, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu verbessern (z. B. Schaffung von Bewegungsräumen, Ruhepunkten, Verweilflächen, Sport- und Spielmöglichkeiten).

Die Gestaltung des öffentlichen Raums muß die motorischen Bedürfnisse von Kindern und ihre kognitive Entwicklung gleichberechtigt berücksichtigen. Bei der Vergabe von staatlichen Fördergeldern und Zuschüssen sollten deshalb vor allem solche städtebauliche Projekte unterstützt werden, die nachweislich die Bedürfnisse von Kindern berücksichtigen. Darüber hinaus sollte das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau durch entsprechende Förder- und Modellvorhaben die Gestaltung des kindgerechten Wohnumfeldes unterstützen.

