

# Verkehrsunfälle mit Kindern in Berlin



für:

**Verkehrslenkung Berlin (VLB)**  
Sonderbehörde der  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Gothaer Straße 19,  
10823 Berlin

erarbeitet durch:

**FGS**

**Forschungs- und  
Planungsgruppe  
Stadt und Verkehr**

Regensburger Straße 3, 10777 Berlin  
Tel 030 / 390 670 -11

[info@FGSBerlin.de](mailto:info@FGSBerlin.de)

<http://www.FGSBerlin.de/>

Sonntag, 14. September 2008

Bilder Titelseite:

LSA Ostpreußendamm/Königsberger Straße, Berlin-Steglitz (Foto FGS)

Querungsstelle Senftenberger Ring, Berlin-Reinickendorf (Foto FGS)

Fußgängerfurt an LSA Hohenzollerndamm/Uhlandstraße, Berlin-Wilmersdorf (Foto FGS)

Sicherung Schulstandort Tunnelausfahrt Bundesallee, Berlin-Wilmersdorf (Foto FGS)

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Grundauswertung</b> .....	<b>6</b>
2.1	Überblick seit 1994.....	6
2.2	BAST-Kinderunfallatlas 2008: Bundesweiter Vergleich .....	6
2.3	Überblick Kinderunfälle in Berlin 2005 bis 2007 .....	9
2.4	Verkehrsunfälle mit Kindern in Berlin nach Ortsteilen .....	11
2.5	Verkehrsunfälle mit Kindern nach Altersgruppen und Tagesgang .....	14
2.6	Unfälle mit Kindern nach Unfallgegnern .....	16
2.7	Fehlverhalten von Kindern als Verursacher .....	22
2.8	Fehlverhalten gegenüber Kindern 2005-2007, Berlin .....	25
<b>3</b>	<b>Unfälle mit Kindern nach Unfallorten im Straßennetz</b> .....	<b>28</b>
<b>4</b>	<b>Häufungsstellen bei Unfällen mit Kindern</b> .....	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>Kinderverkehrsunfälle vor Berliner Grundschulen</b> .....	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>Kinderverkehrsunfälle im Bereich von Lichtsignalanlagen</b> .....	<b>55</b>
<b>7</b>	<b>Unfälle mit zu Fußgehenden Kindern</b> .....	<b>66</b>
<b>8</b>	<b>Unfälle mit radfahrenden Kindern</b> .....	<b>70</b>
<b>9</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>74</b>
9.1	Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich des Engineering .....	74
9.2	Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich der Überwachung .....	76
9.3	Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.....	77

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Rahmen der Intensivierung der Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern soll eine Sonderuntersuchung zu dieser Thematik durchgeführt werden.

Die Beteiligung von Kindern (0 bis unter 15 Jahre) an Straßenverkehrsunfällen ist in Berlin seit Jahren rückläufig. Dessen ungeachtet sind die zuständigen Behörden bemüht, die Unfallzahlen weiter zu senken.

### Grundausswertung

Im Rahmen der Sonderuntersuchung sollen die Unfalldaten der letzten drei Jahre (2005, 2006, 2007) näher untersucht werden. Ziel dieser Auswertung ist es, geeignete Maßnahmen und Einsatzschwerpunkte von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern abzuleiten. Die folgenden Sachverhalte sollen für die Altersgruppen (0-5, 6-10, 11-14) näher untersucht und ausgewertet werden:

- Darstellen der zeitlichen Verteilung (Tagesgang) der Unfälle
- Darstellen von Unfalltypen und Unfallgegnern
- Identifizieren von Häufungsstellen mit Kinderverkehrsunfällen und Darstellung dieser Häufungsstellen
- Klassifizieren von Unfallorten und Darstellen in einer Übersichtskarte (dabei sind Haupt- und Nebenstraßennetz zu unterscheiden)
- Erläuterung der Struktur des Unfallgeschehens
- Aussagen zur Mitfahrerthematik.

### Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich des Engineering

Intelligente bauliche Maßnahmen können ein hohes und vor allem dauerhaftes Unfallvermeidungspotential haben. Deshalb sollen für nachfolgend beschriebene Unfallhäufungen bauliche Maßnahmen gefunden werden.

- Unfallhäufungen an Einzelstellen (drei Unfälle pro Jahr oder fünf in drei Jahren)
- an Stellen, bei denen vergleichbare Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern auftreten
- wenn vergleichbare Unfallkonstellationen/Abläufe im Zuge einer Straße oder eines Gebiets auftreten.

Für mindestens sechs der identifizierten Häufungsstellen (Kinder als Fußgänger und Radfahrer) sind in Abhängigkeit vom Untersuchungsergebnis entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen und zu begründen.

### **Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich der Überwachung**

Es ist darzustellen, ob örtlich darstellbare Bereiche in Berlin zu finden sind, bei denen gezielte Überwachungsmaßnahmen

- der Fahrradausstattung (Ordnungsamt/Schule)
- einzelner Querungsstellen und FGÜ
- einzelner Lichtsignalanlagen
- einzelner Radwegabschnitte
- einzelner Bereiche im Nebennetz

sinnvoll erscheinen.

Es sind mindestens sechs solcher Bereiche entsprechend darzustellen und zu begründen.

### **Vorschläge für Maßnahmen Verkehrs- und Mobilitätserziehung**

Es sollen anhand der Belastung mit Kinderunfällen die Bereiche identifiziert werden, in denen die Intensivierung von verkehrserzieherischen Maßnahmen besonders dringlich erscheint. Hierbei soll auch eine Differenzierung nach Tageszeiten vorgenommen werden. Anhand der festgestellten Struktur des Unfallgeschehens in diesen Bereichen sollen konkrete Defizite benannt werden.

Weiter soll die Unfallbelastung im Einzugsbereich von Berliner Grundschulen dargestellt werden.

### **Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Untersuchung sind dem Auftraggeber in dreifacher Ausfertigung in Papierform (davon ein kopierfähiges Exemplar), sowie zusätzlich digital (veröffentlichungsfähiger Erläuterungsbericht und Pläne als PDF-Dateien) zu übergeben. Die Ergebnisse sollen einmal präsentiert werden.

## 2 Grundausswertung

### 2.1 Überblick seit 1994

Einen Überblick über die langjährigen Entwicklungen bei Kinderunfällen gibt eine Darstellung von der Website der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung<sup>1</sup>. Danach lag im Jahr 2005 die Verunglücktenquote mit 2,9 verunglückten Kindern je 1000 Einwohner seit 1994 am günstigsten.

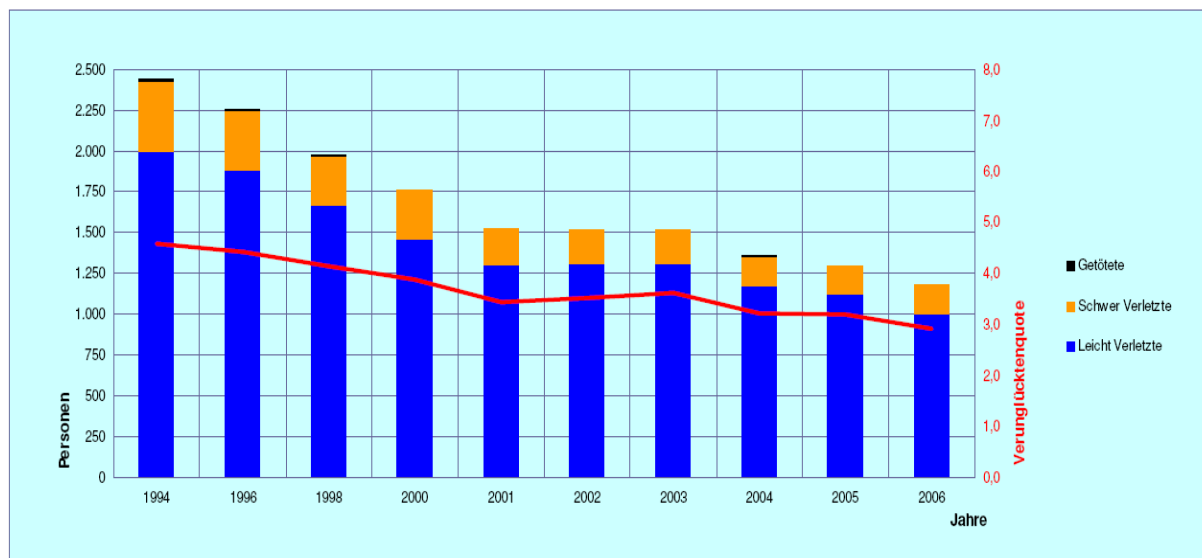
Bild 2-1 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) 1994 bis 2006 in Berlin

	1994	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kinder (in 1.000) <sup>1)</sup>	532,6	509,6	477,3	454,5	444,1	433,5	421,9	421,5	404,7	403,7
Verunglückte insgesamt	2.441	2.257	1.981	1.759	1.529	1.521	1.523	1.354	1.297	1.180
darunter Fußgänger	1.097	1.065	810	736	674	665	631	540	491	501
Radfahrer	781	720	707	608	470	456	466	441	438	342
Getötete	14	6	6	0	1	3	3	1	3	1
Schwer Verletzte	431	366	304	298	228	211	213	178	169	178
Leicht Verletzte	1.996	1.885	1.671	1.461	1.300	1.307	1.307	1.175	1.125	1.001
Verunglücktenquote <sup>2)</sup>	4,6	4,4	4,2	3,9	3,4	3,5	3,6	3,2	3,2	2,9

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Ämliche Bevölkerungszuschreibung, Straßenverkehrsunfallstatistik)

<sup>1)</sup> Fortgeschriebene Bevölkerung Altersgruppe unter 1 bis unter 15 Jahre

<sup>2)</sup> Verunglückte Kinder pro 1.000 Einwohner



### 2.2 BAST-Kinderunfallatlas 2008: Bundesweiter Vergleich

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) veröffentlichte im März 2008 den „Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland“. Auf Basis der Verkehrsunfall- und Einwohnerdaten der Jahre 2001 bis 2005 wurden alle 439 deutschen Landkreise und kreisfreien Städte miteinander verglichen. Um Gebiete mit unterschiedlicher Einwohnerzahl und Altersstruktur miteinander vergleichen zu können, wurden die Kinderunfallzahlen in Bezug zur Zahl der im jeweiligen Gebiet gemeldeten Kinder gesetzt.

Die Auswertungen des Kinderunfallatlases ergeben selbst für ähnlich strukturierte Regionen sehr unterschiedliche Unfallzahlen. Während man die hohen Unfallzahlen für Radfahrer in den norddeutschen Regionen damit erklären kann, dass im gebirgigen Süddeutschland aus naheliegenden Gründen erheblich

<sup>1</sup> Quelle: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/verkehr\\_in\\_zahlen/download/s\\_058.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/verkehr_in_zahlen/download/s_058.pdf) (letzter Zugriff: 19.05.2008)

seltener Rad gefahren wird, und die höheren Zahlen für Fußgänger in großen Städten damit, dass die Entfernungen auf dem Land für Fußgänger in der Regel zu groß sind und deshalb auf andere Verkehrsarten ausgewichen wird, so ist jedoch schwer zu erklären, warum ländliche Regionen in Sachsen-Anhalt und Brandenburg eine weit höhere Belastung mit Kinderunfällen aufweisen als Gebiete mit ähnlicher Topographie und Bevölkerungsdichte im benachbarten Niedersachsen.

Für Berlin interessant ist der Vergleich mit den anderen internationalen Metropolen im Bundesgebiet, die auf die ähnliche Voraussetzungen wie für Berlin zutreffen, etwa die hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, die Verkehrsknotenfunktion, Zentraleinrichtungen von überregionaler Bedeutung, hoher Anteil des ÖPNV, die metropolitane Lebensweise mit in der Regel kurzen Wegen, Suburbanisierung und eine hohe Einpendlerquote, aber auch die Rückkehr der Familien in Innenstadtbezirke. Berlin unterscheidet sich jedoch deutlich von den anderen deutschen Metropolen durch einen niedrigen Anteil von Kraftfahrzeugbesitz je 1000 Einwohner. Die Zahl der in Berlin zugelassenen Kraftfahrzeuge ist nach Senatsangaben zwischen 2000 und 2006 von 329 auf 317 je tausend Einwohner gesunken.

*Bild 2-2: Vergleichstabelle der Belastung mit Kinderunfällen in den vier deutschen Metropolen Berlin, Hamburg, Frankfurt und München, 2001-2005. Höchstwerte sind rot, Tiefstwerte grün unterlegt. KU: Kinderunfälle. TK: 1000 ortsansässige Kinder der betreffenden Altersgruppe.<sup>2</sup>*

Kriterium	Altersgruppe	Berlin	Hamburg	Frankfurt	München
<b>KU (insgesamt) / TK</b>	<b>0-14</b>	<b>3,21</b>	<b>3,93</b>	<b>2,98</b>	<b>2,86</b>
KU (Fußgänger) / TK	0-14	1,39	1,28	1,05	0,93
KU (Radfahrer) / TK	0-14	1,05	1,48	0,75	1,05
KU (Pkw-Mitfahrer) / TK	0-14	0,77	1,17	1,16	0,88
KU (insgesamt) / TK	0-5	1,58	1,95	1,78	1,40
KU (Fußgänger) / TK	0-5	0,65	0,66	0,65	0,50
KU (Radfahrer) / TK	0-5	0,17	0,23	0,14	0,17
KU (Pkw-Mitfahrer) / TK	0-5	0,75	1,06	0,99	0,74
KU (insgesamt) / TK	6-9	3,98	4,14	3,26	3,05
KU (Fußgänger) / TK	6-9	2,17	1,82	1,25	1,22
KU (Radfahrer) / TK	6-9	0,89	1,06	0,55	0,76
KU (Pkw-Mitfahrer) / TK	6-9	0,92	1,25	1,47	1,08
KU (insgesamt) / TK	10-14	4,42	6,10	4,38	4,74
KU (Fußgänger) / TK	10-14	1,65	1,60	1,45	1,31
KU (Radfahrer) / TK	10-14	2,08	3,27	1,79	2,50
KU (Pkw-Mitfahrer) / TK	10-14	0,69	1,23	1,14	0,93

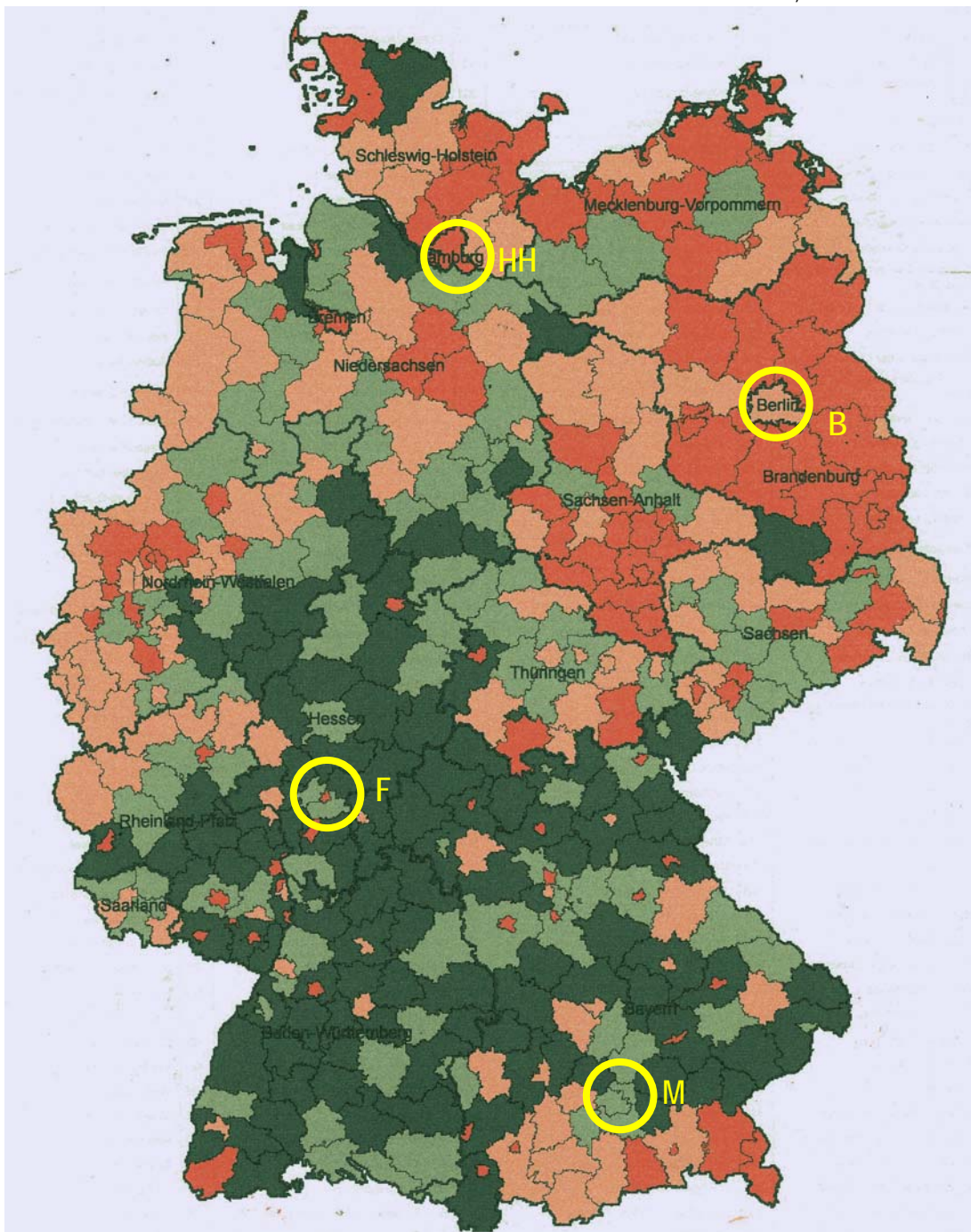
In diesem Vergleich erreicht München 2,86 Kinderunfällen je 1000 Kindern unter diesen vier Städten die günstigsten, Hamburg die höchsten Werte, während Berlin mit 3,21 Kinderunfällen je 1000 Kindern hinter Frankfurt in der Mitte liegt (siehe Bild 2-2). In Berlin ergibt sich für zu Fuß gehende Kinder mit 1,39 Kinderunfällen je 1000 Kindern der ungünstigste Wert unter den vier deutschen Metropolen, der günstigste Wert mit 0,77 verunglückten Kindern als Mitfahrer je Tausend Kinder. Bei den radfahrenden Kinder bildet nach der BAST-Studie Hamburg das Schlusslicht während Berlin mit München gleichaufliegt.

Betrachtet man alle deutschen Großstädte über 500.000 Einwohner, so liegen Hannover (3,94 Kinderunfälle pro 1000 Kinder) und Bremen (3,72) noch hinter Hamburg, während Leipzig (2,73) einen noch günstigeren Wert als München aufweist.

<sup>2</sup> BAST Kinderunfallatlas 2008, Seiten 32 ff.

Auf der Karte in Bild 2-3 werden alle Regionen in vier gleich große Gruppen anhand ihrer Rangfolge in der Anzahl von Kinderunfällen pro 1000 Kindern eingeteilt und farbig unterschieden. Während die meisten brandenburgischen Landkreise im schlechtesten Viertel liegen und deshalb rot eingefärbt sind, gehört Berlin zur dritten Gruppe (orange).

Bild 2-3 Kinderunfälle in den deutschen Städten und Landkreisen 2001-2005, BAS<sup>3</sup>



<sup>3</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Kinderunfallatlas. Mensch und Sicherheit, Heft M 192. Bergisch Gladbach, 2008. Seite 20. Kinderunfälle pro 1000 ortsansässigen Kindern. Die farbigen Markierungen entsprechen den Ranggruppen. Die 25% „besten“ Kreise wurden dunkelgrün gefärbt, die 25% „schlechtesten“ rot. Berlin liegt mit 3,21 Kinderunfällen pro 1000 Kindern in der dritten von vier Gruppen und ist deshalb auf der Karte orange gefärbt.



### 2.3 Überblick Kinderunfälle in Berlin 2005 bis 2007

In den Jahren 2005 bis 2007 finden sich in den Unterlagen der Berliner Polizei 3132 Unfallereignisse, bei den Kinder bis unter 15 Jahren beteiligt waren. „Beteiligt“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Kinder als Fußgänger oder Radfahrer aktiv unterwegs waren.<sup>4</sup>

In den drei Untersuchungsjahren wurden bei insgesamt 3.132 Kinderunfällen 5 Kinder getötet, 477 schwerverletzt und 2.449 leichtverletzt. Es gab 479 schwerwiegende Unfälle, bei denen nur Sachschaden auftrat.<sup>5</sup>

Die Untersuchungsjahre unterscheiden sich hierbei geringfügig, eindeutige Trends sind nicht zu erkennen. Während es 2005 146 Unfälle mit Schwerverletzten und Kinderbeteiligung gab, stieg dieser Wert im Jahr 2006 auf 168 Unfälle mit Schwerverletzten an um 2007 leicht auf 157 abzusinken. Der Wert von 2005 wurde jedoch nicht wieder erreicht, so dass im Ergebnis sich die Werte verschlechtert haben.

Bei den Unfällen mit Leichtverletzten sind die Werte von 783 Unfällen mit Leichtverletzten im Jahr 2005 auf 684 im Jahr 2006 gefallen um im Jahr 2007 wiederum anzusteigen, ohne jedoch den Wert von 2005 wieder zu erreichen. Hier ist eine Tendenz zur Verbesserung auszumachen.

Die Unfallzahlen sind somit in der Weise zu interpretieren, dass die normalen Schwankungen in den Jahren eingerechnet, das Geschehen bei Unfällen mit der Beteiligung von Kindern im wesentlichen stabil ist, es aber auch keine wesentliche Verbesserung festzustellen gab.

*Bild 2-4 Verkehrsunfälle mit beteiligten Kindern, Berlin 2005-2007 (ohne Mitfahrer)*

Art der Ausweisung	2005	2006	2007	Gesamt
<b>Unfallkosten in 1000 €</b>	31.817	33.675	32.263	<b>97.756</b>
<b>Verkehrsunfälle</b>	1.094	1.015	1.023	<b>3.132</b>
darunter				
Unfall mit Getöteten	3	1	1	<b>5</b>
Unfall mit Schwerverletzten	146	168	157	<b>471</b>
Unfall mit Leichtverletzten	783	684	705	<b>2.172</b>
schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	1	2	1	<b>4</b>
sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol	161	160	158	<b>479</b>
<b>Beteiligte Personen</b>				
Beteiligte (verletzt und unverletzt)	2.220	2.058	2.082	<b>6.360</b>
dabei				
Getötete	3	1	1	<b>5</b>
Schwerverletzte	148	169	160	<b>477</b>
Leichtverletzte	872	769	808	<b>2.449</b>

<sup>4</sup> In der Altersgruppe 14 Jahre kam auch die illegale Benutzung von Kraftfahrzeugen vor.

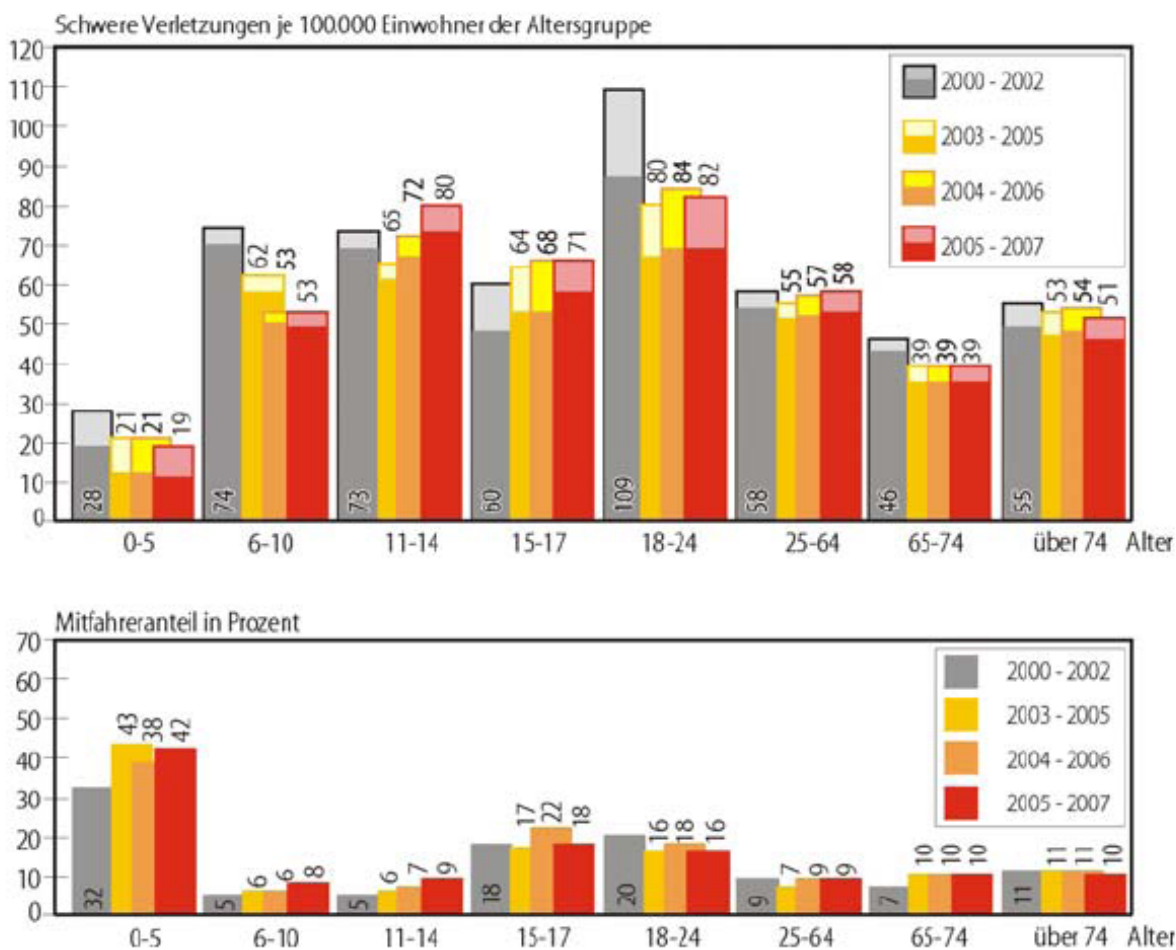
<sup>5</sup> Ein „schwerwiegender Unfall mit Sachschaden“ ist ein Unfall ohne Personenschäden, nach dem mindestens ein Kraftfahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass, einem bundesweiten Trend folgend, der Anteil von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen mittleren Alters abnimmt. „Von 2000 bis 2007 betrug der Rückgang in Berlin bei Kindern (0-14 Jahre) in Berlin bei Kindern (0-14 Jahre) 11,3 %, bei Jugendlichen (15-17 Jahre) 18,2 % und bei der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen 4,5 %, während die Personenzahl der über 64-Jährigen um 25,4 % anstieg. Der Anteil der über 64-Jährigen an der Gesamtbevölkerung lag 2007 bei 18,5 % (2000: 14,6 %).“<sup>6</sup>

Nach dem Verkehrssicherheitsbericht 2008 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung haben sich die Werte für die Altersgruppe der 6-10-Jährigen verbessert, wenn man die Mittelwerte der Jahre 2000-2002 auf 2005-2007 vergleicht.<sup>7</sup> Verschlechtert haben sich bei diesem Vergleich von Mittelwerten die 11-14-Jährigen.

Insoweit ist die Stagnation der absoluten Zahlen der Kinderunfälle mit einem gewissen Anstieg bei den Schwerletzten doch als deutliche Verschlechterung zu interpretieren. Im Hinblick auf den Anteil von verunglückten Mitfahrern ist insbesondere bei den bis 6-Jährigen keine Verbesserung zu erkennen; möglicherweise hängt das mit dem Trend zusammen, immer häufiger jüngere Kinder mit dem Auto zu transportieren.

Bild 2-5 Schwere Verletzungen je 100.000 Einwohner der Altersgruppe, Berlin 2005-2007, Quelle: Verkehrssicherheitsbericht 2008, SenStadt<sup>8</sup>



<sup>6</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII, Verkehrssicherheitsbericht 2008, Berlin Juli 2008, Seite 7

<sup>7</sup> ebenda, Seite 7

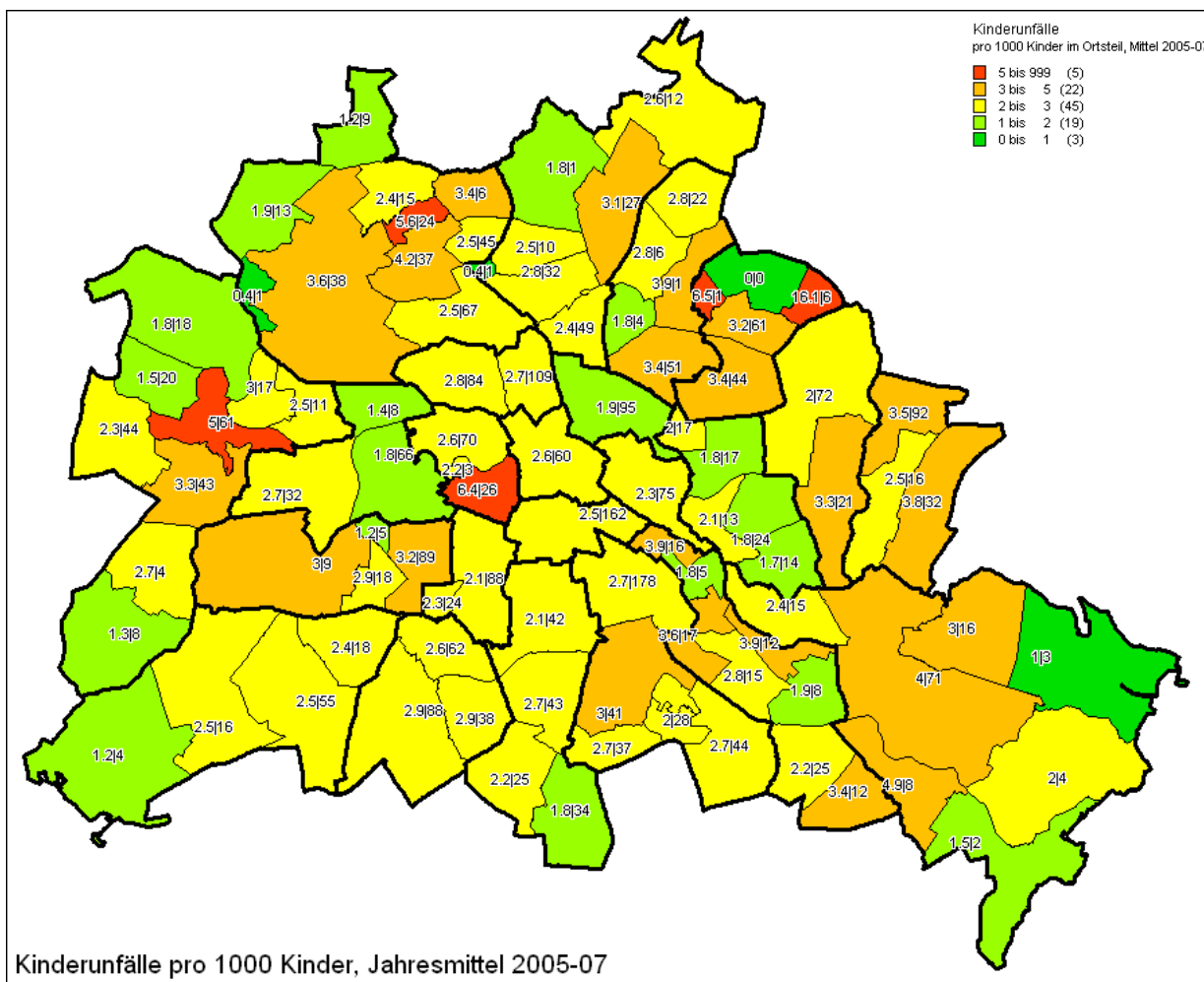
<sup>8</sup> ebenda, Seite 7

### 2.4 Verkehrsunfälle mit Kindern in Berlin nach Ortsteilen

Innerhalb des Berliner Stadtgebiets geschahen 2005-2007 die meisten Verkehrsunfälle mit Kindern in den Ortsteilen Neukölln (178), Kreuzberg (162), Gesundbrunnen (109) und Prenzlauer Berg (95). In den äußeren Stadtteilen sind dagegen in den drei Untersuchungsjahren selten mehr als 20 Kinderunfälle verzeichnet worden.

Diese absolute Zahlen sind zunächst nicht überraschend, da klar ist, dass in den einwohnerstarken Innenstadtvierteln mehr Unfälle geschehen als in den dünner besiedelten Außenbezirken. Die Einwohnerzahlen der 95 Berliner Ortsteile bewegen sich von 450 (Malchow) bis 150.756 (Neukölln).<sup>9</sup> Deshalb ist die absolute Unfallzahl in Beziehung zur Zahl der im jeweiligen Ortsteil lebenden Kinder zu setzen. Die hier verwendete Dimension ist „Kinderunfälle pro 1000 Kinder und Jahr“.

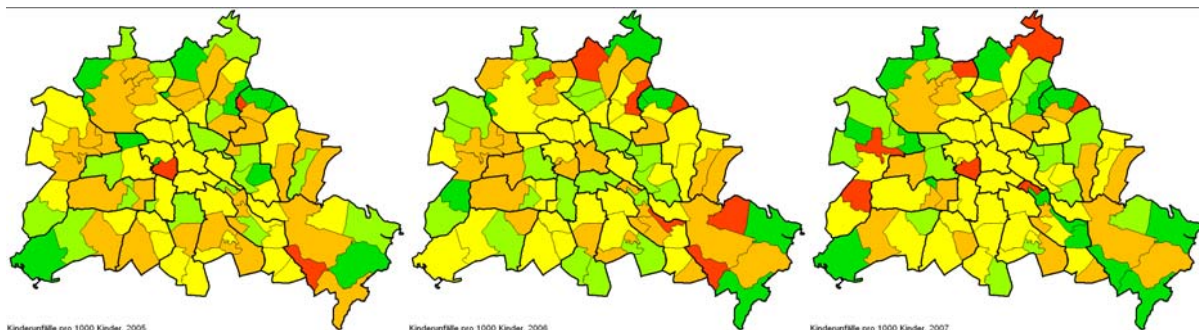
Bild 2-6 Verkehrsunfälle mit Kindern bis unter 15 Jahre pro 1000 Kinder in Berliner Ortsteilen, Jahresmittel 2005-2007. Die zweite Zahl gibt jeweils die absolute Anzahl der Kinderunfälle an.



<sup>9</sup> Einwohnerzahlen vom 30.6.2008. Quelle: Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht A 1 5 – hj 1/08. Melderechtlich registrierte Einwohner im Land Berlin am 30. Juni 2008.

Der Vergleich der drei Einzeljahre 2005, 2006 und 2007 zeigt eine stark schwankende Verteilung der Kinderunfälle auf die Ortsteile, vor allem in peripheren Ortsteilen mit einer geringen Einwohnerzahl und niedrigen absoluten Zahlen an Kinderunfällen.

*Bild 2-7 Verkehrsunfälle mit Kindern bis unter 15 Jahre pro 1000 Kinder in Berliner Ortsteilen, Einzeljahre 2005-2007*

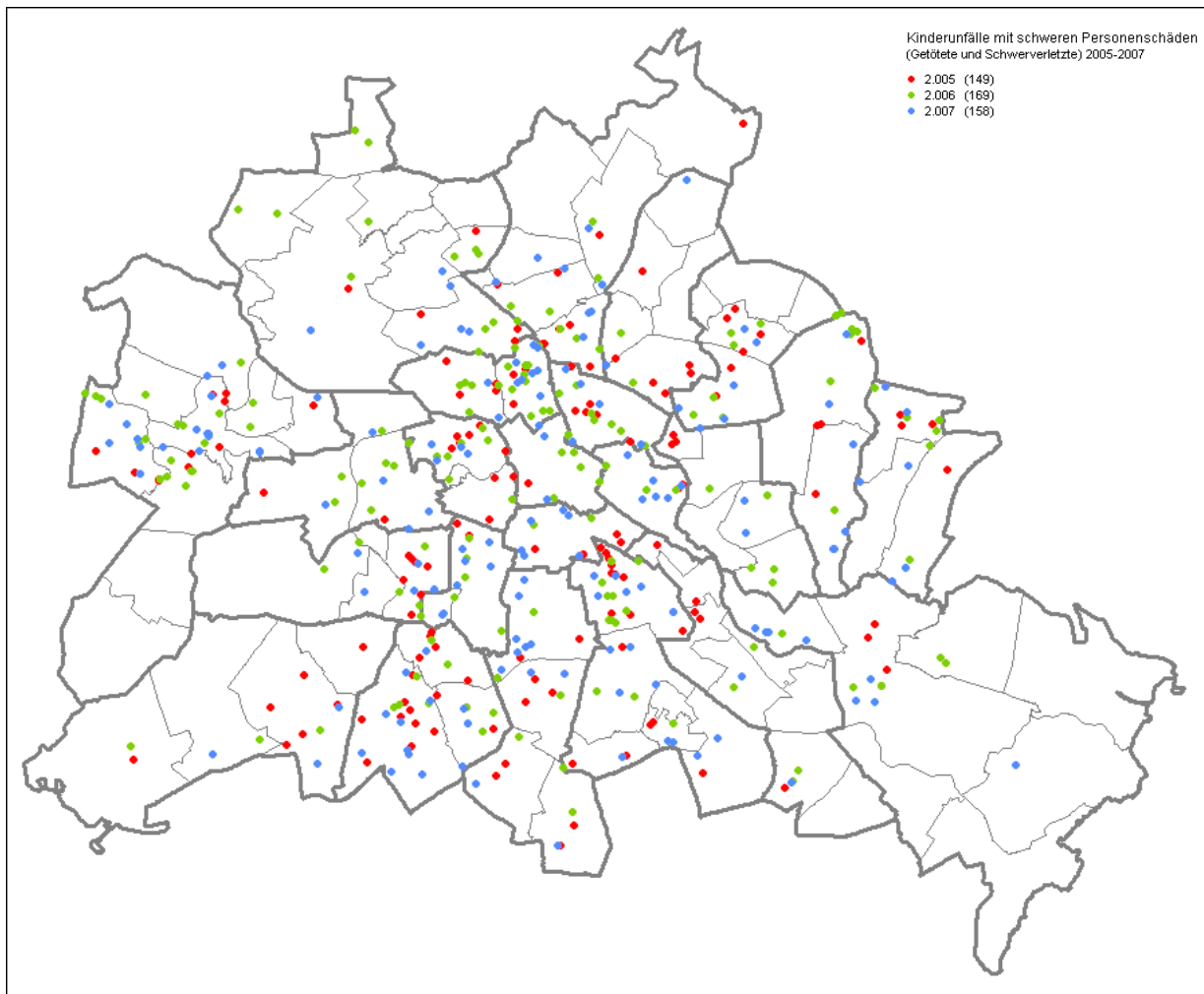


So fiel etwa der Ortsteil Buch im äußersten Nordosten Berlins, in dem gut 1500 Kinder leben, 2006 mit nur einem Kinderunfall in die „beste“ (dunkelgrüne) Kategorie der Ortsteile mit unter 1 Kinderunfall pro 1000 ansässigen Kindern. Im Folgejahr geschahen in Buch 8 Kinderunfälle, der Ortsteil erreichte damit einen Schnitt von über 5 Unfällen pro 1000 Kinder und fiel von der besten in die „schlechteste“ (rote) Kategorie.

Es ist deshalb schwierig, eine räumliche Regelmäßigkeit einer Häufung von Kinderunfällen nachzuweisen, da einerseits die absoluten Zahlen innerhalb der kleineren Ortsteile glücklicherweise so gering sind, dass sie starken zufälligen Schwankungen unterworfen sind, andererseits eine Auswertung auf Stadtbezirksebene aussagelos wäre. Die meisten Stadtbezirke weisen seit der Bezirksreform 2001 keinerlei unterscheidbaren strukturellen Charakter mehr auf, da ihr Bezirksgebiet seitdem „tortenstückförmig“ vom Stadtzentrum bis an die Stadtgrenze reicht. Seitdem sind räumliche Analysen, die eine kausale Verbindung zwischen Zentralität, baulicher und Sozialstruktur einerseits und dem jeweiligen Untersuchungsthema andererseits zu Ziel haben, nur noch auf Ortsteilebene möglich.

Ortsteile, die in allen drei Jahren in der „orangenen“ oder der „roten“ Kategorie lagen, also mehr als drei Kinderunfälle pro 1000 Kinder verzeichneten, waren Spandau, Waidmannslust, Wittenau, Tiergarten-Süd, Baumschulenweg, Köpenick und Mahlsdorf.

Bild 2-8 Kinderunfälle mit schweren Personenschäden (Getötete und Schwerverletzte) 2005, 2006 und 2007.



Die Verteilung schwerer Personenschäden bei Kinderunfällen lässt gewisse Häufungen erkennen, die natürlich auch mit der allgemeinen Siedlungs- und Verkehrsdichte im Zusammenhang stehen. So lassen sich in den Ortsteilen Gesundbrunnen, Moabit, Spandau, Steglitz, Lichtenfelde, Neukölln und Prenzlauer Berg eine Häufung an Unfallmarkierungen erkennen.

Fünf Kinder kamen 2005-„=07 bei Unfällen zu Tode, drei als Fußgänger und zwei als Radfahrer. Diese Unfälle geschahen in Neukölln, Lichtenberg-Fennpfuhl, Charlottenburg, Reinickendorf und Spandau-Staaken, sind also weit über das Stadtgebiet verteilt.

### 2.5 Verkehrsunfälle mit Kindern nach Altersgruppen und Tagesgang

Eine Aufteilung der Untersuchungsgruppe in die Alterstufen vor der Schulzeit (0-5 Jahre, „Kleinkinder“), Grundschulkinder (6-10 Jahre) und Ältere Schulkinder (11-14 Jahre) zeigt deutliche Unterschiede.

In der Altersgruppe 0-5 gab es 327 Unfälle, in der Altersgruppe 6-10 waren es schon deutlich mehr mit 1.219 Unfällen und die älteren Kinder waren 1.597 mal in Unfälle verwickelt. Auch die Unfallzeiten spiegeln das Aktivitätsmuster der Kinder wieder.

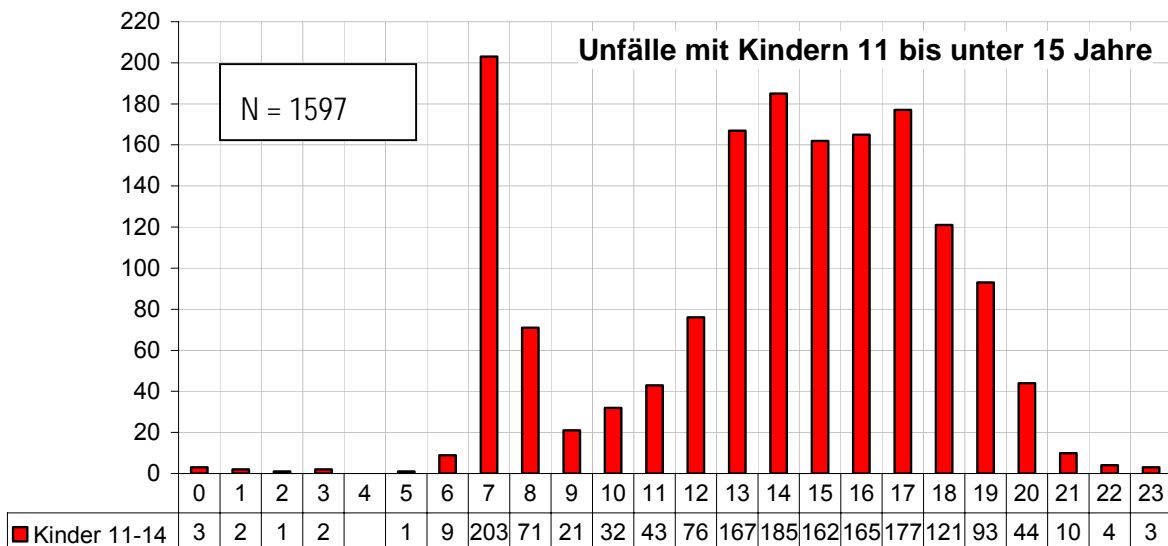
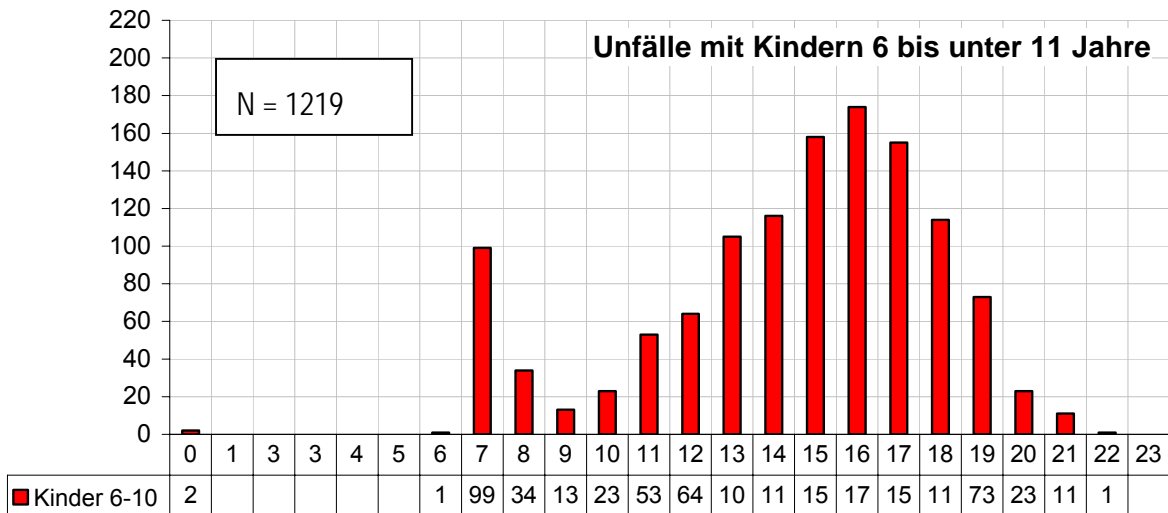
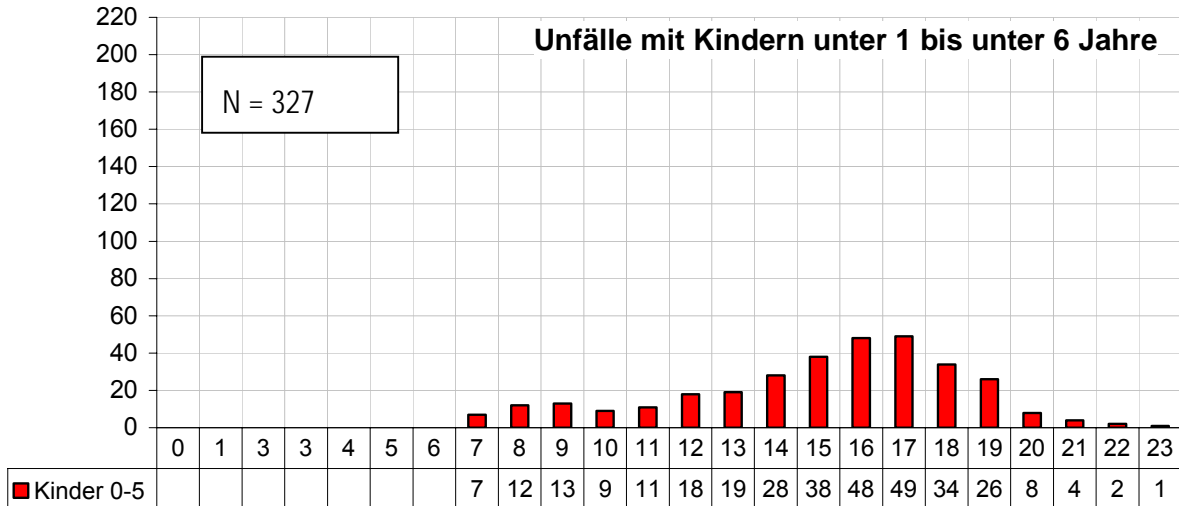
*Bild 2-9 Unfälle mit Kindern nach Altersgruppen und Art des Weges in Berlin 2005 bis 2007<sup>10</sup>*

Alter	Schulwege 7-14 Uhr	Freizeitwege 15-20	Abend/Nacht 21-6		
Kinder 0-5	117	203	7	<b>327</b>	10%
Kinder 6-10	507	697	14	<b>1218</b>	39%
Kinder 11-14	798	762	37	<b>1597</b>	51%
	<b>1422</b>	<b>1662</b>	<b>58</b>	<b>3142</b>	100%
	45%	53%	2%		100%

Allen drei Gruppen ist eines gemeinsam: die meisten Unfälle gab es am Nachmittag in der Zeit von 14:00 bis 18:00 Uhr; bei den schulpflichtigen Kindern ist zusätzlich eine Spitze um 7:00 bis 8:00 Uhr zu erkennen. Diese Spitze markiert deutlich den Schulweg (Hinweg). Siehe hierzu auch die Abbildungen auf der nächsten Seite.

<sup>10</sup> Unfälle bei denen der 1. Beteiligte oder der 2 Beteiligte in einer Altersgruppe waren, werden mehrfach gezählt (n=10 Fälle)

Bild 2-10 Unfälle mit Kindern nach Altersgruppen in Berlin 2005 bis 2007



## 2.6 Unfälle mit Kindern nach Unfallgegnern

Die Altersgruppen der Kinder unterscheiden sich deutlich hinsichtlich der Beteiligung (Verkehrsart). So sind ältere Kinder häufiger mit dem Fahrrad unterwegs und verunglücken auch häufiger damit.

### Altersgruppe 0 bis 5 Jahre

In der Altersgruppe 0-5 Jahre (Kleinkinder) gab es in den Berichtsjahren ein getötetes und 55 schwerverletzte Kinder. In dieser Gruppe sind 47% der Unfallereignisse auf Kollisionen zwischen Fußgängern und Pkw zurückzuführen, wobei bei 34% den zuzußgehenden Kindern die Verursachung zugeschrieben wurde. Dabei bei den durch die Fußgänger verursachten Unfällen wurden 28 Kinder schwerverletzt und 81 Kinder leichtverletzt, bei den durch Pkw-Fahrer verursachten wurden 12 Personen schwer und 31 leicht verletzt (Bild 2-12).

Bei 66 Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern waren die Folgen glimpflicher: es gab sechs Schwerverletzte und 79 Leichtverletzte, also Unfallopfer, die nicht zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus gebracht werden mussten.

*Bild 2-11 Unfälle mit Kindern von 0 bis unter 6 Jahre nach Unfallgegner. Der erstgenannte Beteiligte galt bei der Unfallaufnahme als der Unfallverursacher. Berlin 2005-2007.*

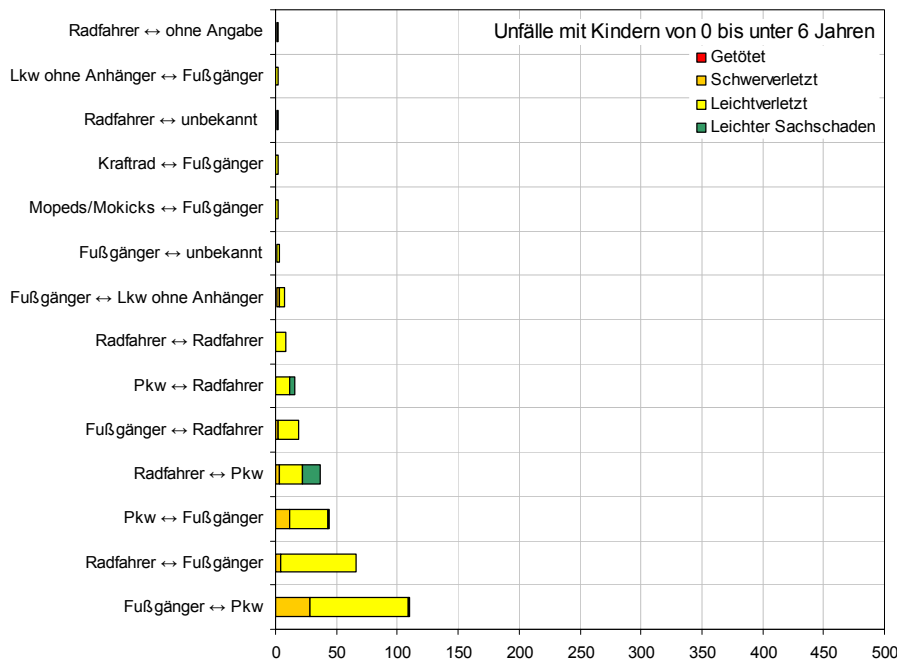
Unfallgegner Gruppe 0-5 J.		Zweiter Beteiligter					Summe	
		Fußgänger	Radfahrer	Krad	Pkw	Lkw		Sonstige
Erster Beteiligter	Fußgänger		19		110	7	3	139
			6%		34%	2%	1%	43%
	Radfahrer	66	8		37		4	115
		21%	3%		12%		1%	36%
	Krad	4						4
		1%						1%
	Pkw	44	16					60
	14%	5%					19%	
Lkw	2						2	
	1%						1%	
<b>Summe</b>	<b>116</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>147</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>320</b>	
	36%	13%	0%	46%	2%	2%	100%	



Bild 2-12 Unfälle mit Kindern 0-5 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen

	Fußgänger ↔ Pkw	Radfahrer ↔ Fußgänger	Pkw ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ Pkw	Fußgänger ↔ Radfahrer	Pkw ↔ Radfahrer	Radfahrer ↔ Radfahrer	Fußgänger ↔ Lkw ohne Anhänger	Fußgänger ↔ unbekannt	Mopeds/ Mokicks ↔ Fußgänger	Kraftrad ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ unbekannt	Lkw ohne Anhänger ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ ohne Angabe
Getötet	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzt	28	4	12	3	2	0	0	2	1	0	0	0	0	1
Leichtverletzt	81	62	31	19	17	12	8	4	2	2	2	1	2	1
Leichter Sachsch.	1	0	1	15	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0

Bild 2-13 Unfälle mit Kindern 0-5 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen



Die meisten schweren Verletzungen gab es in dieser Altersgruppe bei Unfällen zwischen Pkw und Fußgängern, viele Leichtverletzte bei Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern.

### Altersgruppe 6 bis 10 Jahre

Die Altersgruppe 6-10 Jahre (jüngere Schulkinder) ist schon häufig mit dem Fahrrad unterwegs und mit diesem auch häufig in Unfälle verwickelt. Die meisten Unfälle geschehen jedoch auch hier zwischen Pkw und Fußgängern.

In der zweiten Altersgruppe gab es 2005-07 drei getötete und 219 schwerverletzte Kinder. Ein Kind starb bei einem Unfall mit seinem Fahrrad, die beiden anderen als Fußgänger.

Bei Unfällen zwischen Pkw und Fußgängern wurden 151 Kinder schwer und 410 leicht verletzt. Davon gehen 122 Schwer- und 295 Leichtverletzte auf Unfälle zurück, bei denen der Fußgänger als Verursacher angesehen wurde.

Bei Unfällen zwischen Pkw und Radfahrern gab es 26 schwerverletzte und 251 leichtverletzte Kinder. Auch hier geht der größere Teil, nämlich 19 Schwer- und 137 Leichtverletzte auf Unfälle zurück, bei denen bei der Unfallaufnahme der Radfahrer, also das Kind, als Verursacher betrachtet wurde.

Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern sowie zwischen zwei Radfahrern verursachten in dieser Altersgruppe 40 Schwer- und 195 Leichtverletzte.

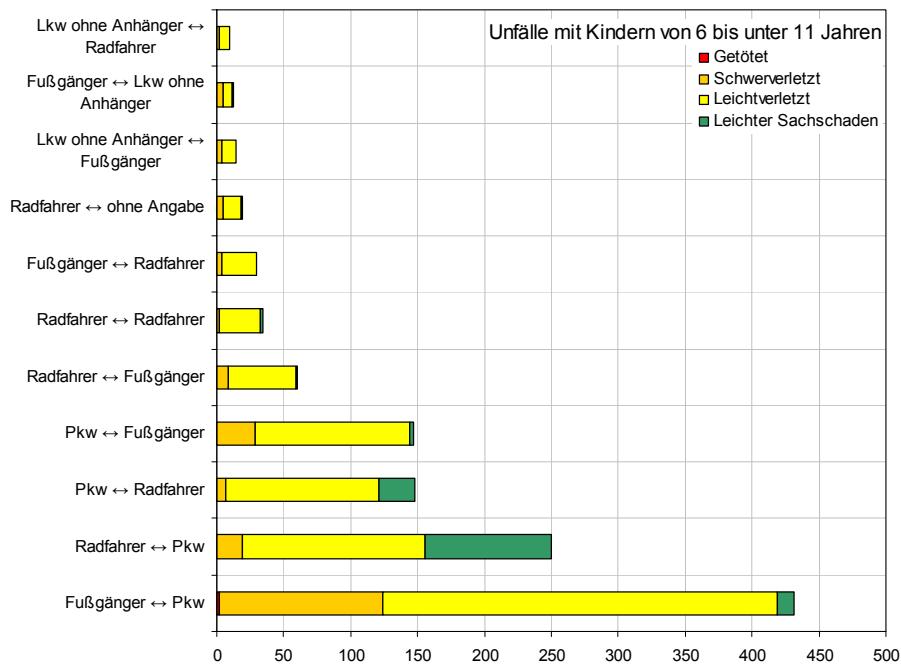
Bild 2-14 Unfälle mit Kindern 6-10 Jahre nach Unfallgegner

Unfallgegner		Zweiter Beteiligter						
Gruppe 6-10 J.		Fußgänger	Radfahrer	Krad	Pkw	Lkw	Sonstige	Summe
Erster Beteiligter	Fußgänger		30	12	431	12	10	495
			2%	1%	36%	1%	1%	41%
	Radfahrer	60	34	11	250	8	26	389
		5%	3%	1%	21%	1%	2%	32%
	Krad	2						2
		0%						0%
	Pkw	147	148		3			298
	12%	12%		0%			25%	
Lkw	14	10					24	
	1%	1%					2%	
Summe	223	222	23	684	20	36	1.208	
	18%	18%	2%	57%	2%	3%	100%	

Bild 2-15 Unfälle mit Kindern 6-10 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen

	Fußgänger ↔ Pkw	Radfahrer ↔ Pkw	Pkw ↔ Radfahrer	Pkw ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ Radfahrer	Fußgänger ↔ Radfahrer	Radfahrer ↔ ohne Angabe	Lkw ohne Anhänger ↔ Fußgänger	Fußgänger ↔ Lkw ohne Anhänger	Lkw ohne Anhänger ↔ Radfahrer
Getötet	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzt	122	19	7	29	9	2	4	5	4	5	2
Leichtverletzt	295	137	114	115	50	30	26	13	10	6	8
Leichter Sachsch.	12	94	27	3	1	2	0	1	0	1	0

Bild 2-16 Unfälle mit Kindern 6-10 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen



### Altersgruppe 11 bis 14 Jahre

Die Altersgruppe der älteren Schulkinder (11-14 Jahre) ist schon sehr verkehrsaktiv, vor allem auf dem Fahrrad, und damit auch oft an Unfällen beteiligt. In dieser Altersgruppe gab es 2005-07 ein getötetes Kind und 199 schwerverletzte Kinder. Das getötete Kind starb als Radfahrer bei einem Unfall mit einem Lkw, den der Lkw-Fahrer verursacht hatte.

Bei Unfällen zwischen Pkw und Radfahrern gab es 51 Schwer- und 520 Leichtverletzte. Die Mehrzahl der Schwerverletzten gab es bei Unfällen, die durch den Radfahrer, also in aller Regel das Kind<sup>11</sup>, verursacht wurden, die Leichtverletzten verteilen sich etwa gleichmäßig auf Pkw- und radfahrer verursachte Unfälle.

Unfälle zwischen Fußgängern und Pkw forderten 94 Schwer- und 296 Leichtverletzte, wobei auch hier die von den Kindern verursachten Unfälle mehr Personenschäden verursachten als die von den Autofahrern verschuldeten.

Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern oder unter Radfahrern verursachten 19 schwere und 143 leichte Verletzungen unter Kindern dieser Altersgruppe.

Bild 2-17 Unfälle mit Kindern 11-14 Jahre nach Unfallgegner

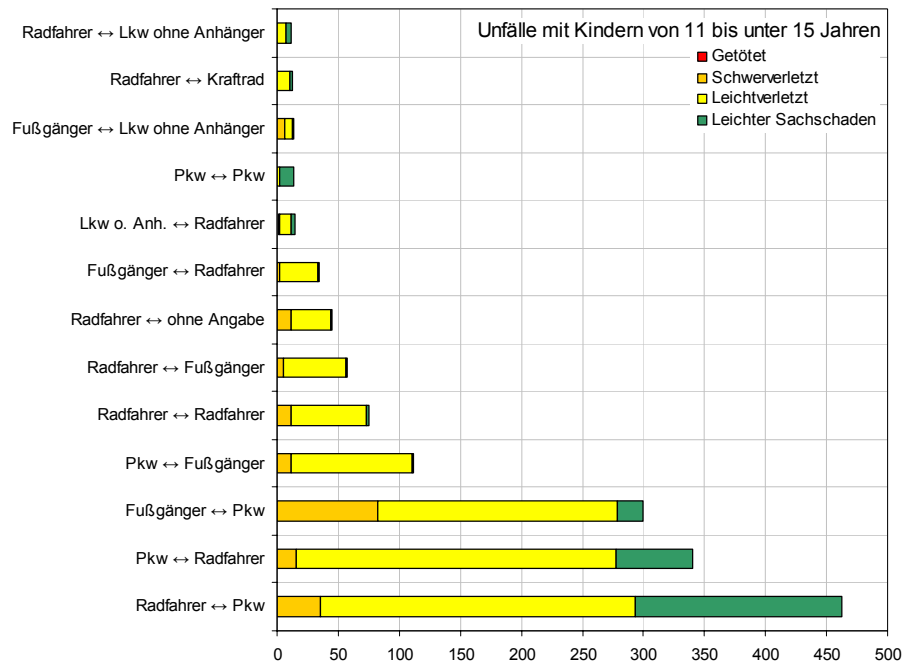
Unfallgegner Gruppe 11-14 J.		Zweiter Beteiligter						Summe
		Fußgänger	Radfahrer	Krad	Pkw	Lkw	Sonstige	
Erster Beteiligter	Fußgänger		34	14	301	14	14	377
			2%	1%	19%	1%	1%	24%
	Radfahrer	57	75	6	462	11	50	661
		4%	5%	0%	30%	1%	3%	43%
	Krad	5	17					22
		0%	1%					1%
	Pkw	112	340		15		5	472
	7%	22%		1%		0%	30%	
Lkw	8	15					23	
	1%	1%					1%	
<b>Summe</b>	<b>182</b>	<b>481</b>	<b>20</b>	<b>778</b>	<b>25</b>	<b>69</b>	<b>1.555</b>	
	12%	31%	1%	50%	2%	4%	100%	

Bild 2-18 Unfälle mit Kindern 11-14 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen

	Radfahrer ↔ Pkw	Pkw ↔ Radfahrer	Fußgänger ↔ Pkw	Pkw ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ Radfahrer	Radfahrer ↔ Fußgänger	Radfahrer ↔ ohne Angabe	Fußgänger ↔ Radfahrer	Lkw o. Anh. ↔ Radfahrer	Pkw ↔ Pkw	Fußgänger ↔ Lkw ohne Anhänger	Radfahrer ↔ Kraftrad	Radfahrer ↔ Lkw ohne Anhänger
Getötet	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Schwerverletzt	35	16	82	12	12	5	11	2	1	0	6	0	0
Leichtverletzt	258	262	197	99	61	51	33	31	10	2	7	10	7
Leichter Sachsch.	169	62	21	1	2	1	1	1	3	12	1	3	4

Bild 2-19 Unfälle mit Kindern 11-14 Jahre nach Unfallgegner und Unfallfolgen

<sup>11</sup> In dieser Altersgruppe gibt es bereits einige wenige Fälle von illegaler Pkw-Benutzung durch Kinder.



## 2.7 Fehlverhalten von Kindern als Verursacher

Bei 70% der Kinderunfälle wird die Verursachung beim Kind gesehen.

### Altersgruppe 0 bis 5 Jahre

Bei 192 Verkehrsunfällen (58%) mit Beteiligung von Kindern von 0 bis 5 Jahren wurde die Verursachung beim Kind gesehen. Am häufigsten notierte die Polizei Unaufmerksamkeit der Fußgänger und abruptes Hervortreten (ohne auf den Verkehr zu achten) als Ursache. Bei dem Unfall mit tödlichem Ausgang hatte das Kleinkind die Straße in der Nähe einer Kreuzung versucht zu queren.

Bild 2-20 Fehlverhalten von Kindern 0-5 Jahre, mittleres Alter des Verursachers<sup>12</sup>

nr.	Fehlverhalten Kinder 0-5	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS
1	Verhalten Fußgänger: Unaufmerksamkeit	65	3,7	3054,955	0	17	47	0	1
2	Verhalten Fußgänger: abruptes Hervortreten	54	4,0	2251,716	0	12	42	0	0
3	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	26	4,7	527,134	0	2	17	0	7
4	Verhalten Fußgänger: Ampel, Polizeibeamte	13	3,8	694,332	0	4	9	0	0
5	ungenügender Sicherheitsabstand	11	4,3	67,488	0	0	1	0	10
6	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	5	4,6	330,294	0	2	3	0	0
7	Verhalten Fußgänger: Nähe Kreuzung gequert	4	2,3	319,046	1	1	2	0	0
8	Verhalten Fußgänger: Spielen auf Fahrbahn	3	5,0	33,744	0	0	3	0	0
9	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	2	5,0	22,496	0	0	2	0	0
10	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	2	4,0	159,523	0	1	1	0	0
11	sonstiges falsches Verhalten Fußgänger	2	3,0	22,496	0	0	2	0	0
12	Verhalten Fußgänger: Nichtbenutzung Gehweg	1	2,0	11,248	0	0	1	0	0
13	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	1	4,0	11,248	0	0	1	0	0
14	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	1	5,0	11,248	0	0	1	0	0
15	Fehler gegen Fußgänger beim Abbiegen	1	5,0	11,248	0	0	1	0	0
16	andere Fehler Fahrzeugführer	1	5,0	11,248	0	0	1	0	0
192					1	39	134	0	18

<sup>12</sup> Die volkswirtschaftlichen Unfallkosten, die in dieser Tabelle erwähnt sind werden für die schwerste Unfallfolge vergeben: ein Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten (Unfallkategorie 1 und Unfallkategorie 2) wird mit 148.000 Euro bewertet, ein Unfall mit Leichtverletzten (Unfallkategorie 3) mit 11.000 Euro; ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (Unfallkategorie 4) mit 12.000 Euro, ein sonstiger Unfall mit leichtem Sachschaden ohne Alkoholeinfluss (Unfallkategorie 5) mit 6.000 Euro; ein Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinfluss (Unfallkategorie 6) mit 6.000 Euro.

**Altersgruppe 6 bis 10 Jahre**

Bei 824 Verkehrsunfällen (55%) mit Beteiligung von Kindern von 6 bis 10 Jahren wurde die Verursachung beim Kind gesehen. Am häufigsten notierte die Polizei falsches Verhalten von Fußgängern durch plötzliches Hervortreten, dicht gefolgt von Unaufmerksamkeit der Fußgänger. Es sind in dieser Altersgruppe aber auch schon Radfahrer unterwegs, was sich in der dritten häufigsten Ursache „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ bemerkbar macht.

*Bild 2-21 Fehlverhalten von Kindern 6-10 Jahre, mittleres Alter des Verursachers*

	Fehlverhalten Kinder 6-10	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS
1	Verhalten Fußgänger: abruptes Hervortreten	204	7,9	9956,856	0	56	146	0	2
2	Verhalten Fußgänger: Unaufmerksamkeit	202	8,0	10311,697	1	58	135	0	8
3	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	115	9,0	2802,868	0	12	79	0	24
4	ungenügender Sicherheitsabstand	78	8,6	676,931	0	1	17	0	60
5	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	58	7,8	1401,434	1	5	39	0	13
6	Verhalten Fußgänger: Ampel, Polizeibeamte	50	8,4	2732,336	1	15	30	0	4
7	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	26	8,0	1251,637	0	7	19	0	0
8	Verhalten Fußgänger: Nähe Kreuzung gequert	23	8,4	801,188	0	4	18	0	1
9	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	11	7,5	397,782	0	2	9	0	0
10	Verhalten Fußgänger: Spielen auf Fahrbahn	8	7,0	364,038	0	2	6	0	0
11	andere Fehler Fahrzeugführer	6	8,7	56,24	0	0	4	0	2
12	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	6	9,0	335,918	0	2	3	0	1
13	technische Mängel: Bremsen	5	9,2	182,019	0	1	2	0	2
14	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	5	8,0	44,992	0	0	3	0	2
15	Nichtbeachtung: "rechts vor links"	4	9,8	39,368	0	0	3	0	1
16	sonstiges falsches Verhalten Fußgänger	4	8,0	182,019	0	1	3	0	0
17	andere Fehler der Fußgänger	4	7,3	44,992	0	0	4	0	0
18	andere technische Mängel	3	9,0	170,771	0	1	2	0	0
19	Verhalten Fußgänger: Nichtbenutzung Gehweg	2	7,0	159,523	0	1	1	0	0
20	Fehler beim Abbiegen	2	10,0	22,496	0	0	2	0	0
21	Fehler beim Ein- / Aussteigen, Be- / Entladen	1	8,0	5,624	0	0	0	0	1
22	technische Mängel: Bereifung	1	10,0	11,248	0	0	1	0	0
23	Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	8,0	5,624	0	0	0	0	1
24	Vorbeifahren: Nichtbeachtung Vorrang Gegenverkehr	1	10,0	11,248	0	0	1	0	0
25	ohne Angabe	1	8,0	11,248	0	0	1	0	0
26	sonstiger Fehler beim Überholen	1	10,0	11,248	0	0	1	0	0
27	Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren	1	6,0	5,624	0	0	0	0	1
28	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten	1	9,0	11,248	0	0	1	0	0

824

3 168 530 0 123

**Altersgruppe 11 bis 14 Jahre**

Bei 1041 Verkehrsunfällen (72%) mit Beteiligung von Kindern von 11 bis 14 Jahren wurde die Verursachung beim Kind gesehen. Mit Abstand am häufigsten notierte die Polizei Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, in dieser Altersgruppe spielt das Fahrrad eine immer größere Rolle. Das Fahrrad taucht in Position 3 und 4 dieser Liste der Ursachen mit „ungenügendem Sicherheitsabstand“ und der „Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn“ erneut auf.

Aber es gibt in dieser Altersgruppe auch Kinder, die als Fußgänger Fehler machen, sie sind unaufmerksam. Außerdem gab es vier Fälle in den Alkohol im Spiel war.

*Bild 2-22 Fehlverhalten von Kindern 11-14 Jahre, mittleres Alter des Verursachers*

	Fehlverhalten Kinder 11-14	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS	Alk
1	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	266	12,5	7285,326	0	34	167	0	65	0
2	Verhalten Fußgänger: Unaufmerksamkeit	152	12,5	5719,274	0	30	104	0	18	0
3	ungenügender Sicherheitsabstand	121	12,6	1464,82	0	4	38	0	79	0
4	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	108	12,8	2763,5	0	12	79	0	17	0
5	Verhalten Fußgänger: abruptes Hervortreten	97	12,4	4511,107	0	25	71	0	1	0
6	Verhalten Fußgänger: Ampel, Polizeibeamte	81	12,7	5125,181	0	31	44	0	6	0
7	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	35	12,7	1194,37	0	6	23	2	4	0
8	Verhalten Fußgänger: Nähe Kreuzung etc.	26	12,6	1657,094	0	10	15	0	1	0
9	Nichtbeachtung: "rechts vor links"	25	13,0	675,409	0	3	19	0	3	0
10	Fehler beim Abbiegen	19	12,8	213,712	0	0	19	0	0	0
11	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	16	12,7	272,003	0	1	7	0	8	0
12	andere Fehler der Fußgänger	14	12,5	152,36	0	0	12	1	1	0
13	Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	13	12,8	106,856	0	0	6	0	7	0
14	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	13	12,4	243,883	0	1	5	0	7	0
15	Verhalten Fußgänger: Spielen auf Fahrbahn	9	12,3	238,259	0	1	8	0	0	0
16	Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren	5	13,0	28,12	0	0	0	0	5	0
17	ohne Angabe	5	12,2	193,267	0	1	4	0	0	0
18	Vorbeifahren: Nichtbeachtung Vorrang Gegenverkehr	4	13,0	33,744	0	0	2	0	2	0
19	sonstiger Fehler beim Überholen	4	13,8	44,992	0	0	4	0	0	0
20	Alkohol	4	14,0	176,907	0	1	1	1	0	1
21	andere Fehler Fahrzeugführer	4	12,3	39,368	0	0	3	0	1	0
22	sonstiges falsches Verhalten Fußgänger	3	13,0	170,771	0	1	2	0	0	0
23	Verhalten Fußgänger: Nichtbenutzung Gehweg	3	12,7	33,744	0	0	3	0	0	0
24	technische Mängel: Bremsen	3	13,0	28,12	0	0	2	0	1	0
25	unzureichend gesicherte Ladung, Fahrzeugteile	2	12,0	16,872	0	0	1	0	1	0
26	andere technische Mängel	2	13,0	22,496	0	0	2	0	0	0
27	starkes Bremsen Vorfahrender ohne Grund	1	14,0	11,248	0	0	1	0	0	0
28	Fehler beim Ein- / Aussteigen, Be- / Entladen	1	13,0	5,624	0	0	0	0	1	0
29	sonstige körperliche/geistige Mängel	1	14,0	11,248	0	0	1	0	0	0
30	Überladung, Überbesetzung	1	12,0	148,275	0	1	0	0	0	0
31	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	1	13,0	11,248	0	0	1	0	0	0
32	fehlerhafter Wechsel beim Nebeneinanderfahren	1	12,0	11,248	0	0	1	0	0	0
33	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten	1	13,0	11,248	0	0	1	0	0	0
		1041			0	162	646	4	228	1



2.8 Fehlverhalten gegenüber Kindern 2005-2007, Berlin

Altersgruppe 0 bis 5 Jahre

Bei 135 Verkehrsunfällen (42%) mit Beteiligung von Kindern von 0 bis 5 Jahren wurde die Verursachung nicht beim Kind gesehen. Am häufigsten notierte die Polizei das Benutzen falscher Fahrbahnen, in der Regel von Radfahrern und Fehler gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten, in der Regel von Kraftfahrern.

Bild 2-23 Fehlverhalten gegenüber Kindern, mittleres Alter des Verursachers

nr.	Fehlverhalten Unfallgegner bei Kindern 6-10	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS
1	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	48	28,4	1.088 €	0	4	44	0	0
2	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten	28	38,5	857 €	0	4	23	0	1
3	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	12	39,2	546 €	0	3	9	0	0
4	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	11	39,1	392 €	0	2	8	0	1
5	Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren	8	35,0	216 €	0	1	5	0	2
6	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	8	30,1	84 €	0	0	7	0	1
7	Fehler beim Abbiegen	6	55,0	67 €	0	0	6	0	0
8	Alkohol	5	33,6	56 €	0	0	5	0	0
9	andere Fehler Fahrzeugführer	2	20,5	160 €	0	1	1	0	0
10	Fehler gegen Fußgänger beim Abbiegen	2	43,0	22 €	0	0	2	0	0
11	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	1	77,0	6 €	0	0	0	0	1
12	Fehler gegen Fußgänger an Haltestellen	1	29,0	148 €	0	1	0	0	0
13	Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	0,0	11 €	0	0	1	0	0
14	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	1	40,0	11 €	0	0	1	0	0
15	Nichtbeachtung: "rechts vor links"	1	27,0	11 €	0	0	1	0	0

135

0 16 113 0 6

**Altersgruppe 6 bis 10 Jahre**

Bei 567 Verkehrsunfällen (45%) mit Beteiligung von Kindern von 6 bis 10 Jahren wurde die Verursachung nicht beim Kind gesehen. Am häufigsten notierte die Polizei „Fehler beim Abbiegen“ und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“. Beim Abbiegen eines Lkw wurde ein Kind getötet. Bei Fehler gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten (54 Unfälle) gab es 4 Unfälle mit Schwerverletzten und 48 Unfälle mit Leichtverletzten.

*Bild 2-24 Fehlverhalten gegenüber Kindern 6-10, mittleres Alter des Verursachers*

nr.	Fehlverhalten Unfallgegner bei Kindern 6-10	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS
1	Fehler beim Abbiegen	144	38,6	2.827 €	1	9	105	0	29
2	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	85	37,5	1.688 €	0	6	63	0	16
3	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten	54	29,9	1.144 €	0	4	48	0	2
4	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	40	35,9	427 €	0	0	36	0	4
5	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	30	24,9	737 €	0	3	25	0	2
6	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	28	29,0	863 €	0	4	24	0	0
7	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	27	23,5	852 €	0	4	23	0	0
8	Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren	26	29,8	281 €	0	0	24	0	2
9	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	25	28,2	522 €	0	2	17	0	6
10	Fehler beim Ein- / Aussteigen, Be- / Entladen	24	38,1	390 €	0	1	20	0	3
11	ungenügender Sicherheitsabstand	16	28,4	300 €	0	1	12	0	3
12	Fehler gegen Fußgänger beim Abbiegen	10	13,9	112 €	0	0	10	0	0
13	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerüberwegen	10	44,1	387 €	0	2	8	0	0
14	Fehler gegen Fußgänger an Haltestellen	9	42,2	101 €	0	0	9	0	0
15	Nichtbeachtung: "rechts vor links"	8	20,9	221 €	0	1	6	0	1
16	Alkohol	6	39,7	67 €	0	0	6	0	0
17	sonstiger Fehler beim Überholen	6	23,0	56 €	0	0	4	0	2
18	andere Fehler Fahrzeugführer	5	35,6	56 €	0	0	5	0	0
19	Verhalten Fußgänger: Unaufmerksamkeit	4	31,0	176 €	0	1	2	0	1
20	Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	3	19,7	28 €	0	0	2	0	1
21	Überholen trotz unklarer Verkehrslage	3	60,7	171 €	0	1	2	0	0
22	fehlerhafter Wechsel beim Nebeneinanderfahren	2	29,0	160 €	0	1	1	0	0
23	Verhalten Fußgänger: Ampel, Polizeibeamte	1	13,0	11 €	0	0	1	0	0
24	ohne Angabe	1	47,0	11 €	0	0	1	0	0

567

1 40 454 0 72

**Altersgruppe 11 bis 14 Jahre**

Bei 396 Verkehrsunfällen (28%) mit Beteiligung von Kindern von 11 bis 14 Jahren wurde die Verursachung nicht beim Kind gesehen. Am häufigsten notierte die Polizei Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

*Bild 2-25 Fehlverhalten gegenüber Kindern 11-14, mittleres Alter des Verursachers*

nr.	Fehlverhalten Unfallgegner bei Kindern 11-14	Anzahl	mittleres Alter	Unfallkosten in T€	Get	SV	LV	SS	LS
1	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerfurten	71	37,4	2.158 €	0	10	59	0	2
2	Fehler beim Einfahren fließender Verkehr	52	37,9	666 €	0	1	41	0	10
3	Fehler beim Abbiegen	49	40,6	786 €	0	2	40	0	7
4	Benutzung falscher oder verbotener Fahrbahn	44	27,5	1.032 €	0	4	38	0	2
5	Fehler gegen Fußgänger an anderen Stellen	39	31,7	1.535 €	0	8	31	0	0
6	nicht angepasste Geschwindigkeit <= erlaubt	33	38,8	1.451 €	0	8	22	0	3
7	Fehler gegen Fußgänger an Fußgängerüberwegen	17	37,8	734 €	0	4	12	0	1
8	Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren	16	35,2	591 €	0	3	13	0	0
9	Nichtbeachtung Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	12	34,4	118 €	0	0	9	0	3
10	Fehler gegen Fußgänger beim Abbiegen	12	42,9	272 €	0	1	11	0	0
11	andere Fehler Fahrzeugführer	10	36,0	101 €	0	0	8	0	2
12	sonstiger Fehler beim Überholen	8	18,1	227 €	0	1	7	0	0
13	Nichtbeachtung von Lichtzeichen, Polizeibeamten	7	24,4	490 €	0	3	4	0	0
14	Fehler gegen Fußgänger an Haltestellen	5	50,6	193 €	0	1	4	0	0
15	Alkohol	5	41,0	193 €	0	1	4	0	0
16	Fehler beim Ein- / Aussteigen, Be- / Entladen	4	31,3	39 €	0	0	3	0	1
17	ungenügender Sicherheitsabstand	3	43,0	28 €	0	0	2	0	1
18	Nichtbeachtung: "rechts vor links"	3	38,3	171 €	0	1	2	0	0
19	andere Fehler der Fußgänger	2	24,5	22 €	0	0	2	0	0
20	Vorbeifahren: Nichtbeachtung Vorrang Gegenverkehr	1	70,0	148 €	0	1	0	0	0
21	ohne Angabe	1	47,0	11 €	0	0	1	0	0
22	Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	0,0	6 €	0	0	0	0	1
23	unzulässiges Halten, Parken	1	36,0	11 €	0	0	1	0	0

396

0 49 314 0 33

### 3 Unfälle mit Kindern nach Unfallorten im Straßennetz

„Intelligente bauliche Maßnahmen haben ein hohes und vor allem dauerhaftes Unfallvermeidungspotential. Deshalb sollen für nachfolgend beschriebene Unfallhäufungen bauliche Maßnahmen gefunden werden.“

- an Einzelstellen gehäuft (3 pro Jahr, 5 in drei Jahren)
- an Stellen, bei denen vergleichbare Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern auftreten
- wenn vergleichbare Unfallkonstellationen/Abläufe im Zuge einer Straße oder eines Gebiets auftreten.

Für mindestens sechs der identifizierten Häufungsstellen (Kinder als Fußgänger und Radfahrer) sind in Abhängigkeit vom Untersuchungsergebnis entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen und zu begründen.“<sup>13</sup>

Zur Vorbereitung der Frage, ob es Maßnahmen gibt, die aus dem Bereich des Straßenbaus oder der Verkehrsregelung kommen, wurden die Unfallorte von Kinderunfällen zunächst klassifiziert. Dabei wurde unterschieden:

- Straßenart (Hauptverkehrsstraße, T30-km/h-Zone, usw.)
- Art der Verkehrsregelung (kein LSA, Lichtsignalanlage in Betrieb, usw.)

#### Altersgruppe 0 bis 5 Jahre

Der überwiegende Teil der Unfälle dieser Altersgruppe findet sich im Hauptverkehrsstraßennetz (rund 60%), etwa 40% der Unfälle sind dem Nebenstraßennetz zuzuordnen. 17% der Unfälle und auch 17% der Unfallkosten entstanden an Stellen, die mit einem Lichtsignal gesichert waren; an einem Lichtsignal gab es auch den einzigen Getöteten in dieser Altersgruppe.

Bild 3-1 Unfälle mit Kindern 0 bis unter 6 Jahre nach Unfallorten, Berlin 2005-2007

Kinder 0-5 nach Unfallort	Unfälle		Unfallkosten T€			Get	SV	LV	SS	LS	Alk
	Anzahl	%	Summe	Mittel	%	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Hauptverkehrsstraße - keine LSA	341	42%	8.985 €	26 €	44%	0	40	241	1	58	1
Tempo-30-Zone - keine LSA	308	38%	7.122 €	23 €	35%	0	31	171	1	105	0
Hauptverkehrsstraße - LSA in Betrieb	135	17%	3.506 €	26 €	17%	1	14	108	0	12	0
Siedlungsstraße/Gew - keine LSA	10	1%	364 €	36 €	2%	0	2	4	0	4	0
BAB - LSA in Betrieb	3	0%	308 €	103 €	1%	0	2	1	0	0	0
ohne Strassenart - keine LSA	5	1%	193 €	39 €	1%	0	1	4	0	0	0
Tempo-30-Zone - LSA in Betrieb	6	1%	45 €	7 €	0%	0	0	2	0	4	0
Hauptverkehrsstraße - LSA außer Betrie	2	0%	22 €	11 €	0%	0	0	2	0	0	0
BAB - keine LSA	2	0%	22 €	11 €	0%	0	0	2	0	0	0
ohne Angabe /andere - keine LSA	1	0%	12 €	12 €	0%	0	0	0	1	0	0
	813	100%	20.581 €	25 €	100%	1	90	535	3	183	1

<sup>13</sup> Aus der Aufgabenstellung VLB

**Altersgruppe 6 bis 10 Jahre**

In der Altersgruppe der 6 bis 10 Jahre alten Kinder ist der Anteil der Unfälle auf Hauptverkehrsstraßen etwas größer und liegt bei rund 65%. Alle Unfälle mit Getöteten fanden auf Hauptstraßen statt, zwei davon wiederum im Bereich von Lichtsignalanlagen.

*Bild 3-2 Unfälle mit Kindern 6 bis unter 11 Jahre nach Unfallorten, Berlin 2005-2007*

Kinder 6-10 nach Unfallort	Unfälle		Unfallkosten T€			Get	SV	LV	SS	LS
	Anzahl	%	Summe	Mittel	%	K1	K2	K3	K4	K5
Hauptverkehrsstraße - keine LSA	501	41%	20.958 €	42 €	49%	1	113	334	0	53
Tempo-30-Zone - keine LSA	432	35%	12.499 €	29 €	29%	0	59	294	0	79
Hauptverkehrsstraße - LSA in Betrieb	254	21%	8.505 €	33 €	20%	1	41	193	0	19
Hauptverkehrsstraße - LSA außer Betrie	7	1%	210 €	30 €	0%	1	0	5	0	1
Verkehrsberuhigter - keine LSA	2	0%	160 €	80 €	0%	0	1	1	0	0
ohne Strassenart - LSA in Betrieb	2	0%	160 €	80 €	0%	0	1	1	0	0
BAB - LSA außer Betrie	1	0%	148 €	148 €	0%	0	1	0	0	0
BAB - LSA in Betrieb	1	0%	148 €	148 €	0%	0	1	0	0	0
Siedlungsstraße/Gew - keine LSA	10	1%	101 €	10 €	0%	0	0	8	0	2
Tempo-30-Zone - LSA in Betrieb	6	0%	56 €	9 €	0%	0	0	4	0	2
ohne Strassenart - keine LSA	2	0%	22 €	11 €	0%	0	0	2	0	0
BAB - keine LSA	1	0%	11 €	11 €	0%	0	0	1	0	0
	1219	100%	42.980 €	35 €	100%	3	217	843	0	156

**Altersgruppe 11 bis 14 Jahre**

Die etwas älteren Kinder sind offensichtlich noch stärker auf Hauptverkehrsstraßen unterwegs, denn der Anteil dieser Straßenart steigt auf über 70%. Während wiederum ein Unfall mit Getöteten mit einem Lichtsignal im Zusammenhang steht, sind Bereiche an Hauptverkehrsstraßen ohne Lichtsignal mit der größeren Zahl von Unfällen mit Schwerverletzten und Leichtverletzten zu verzeichnen.

*Bild 3-3 Unfälle mit Kindern 11 bis 14 Jahre nach Unfallorten, Berlin 2005-2007*

Kinder 11-14 nach Unfallort	Unfälle		Unfallkosten T€			Get	SV	LV	SS	LS	Alk
	Anzahl	%	Summe	Mittel	%	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Hauptverkehrsstraße - keine LSA	739	46%	19.143 €	26 €	44%	0	84	533	1	120	1
Hauptverkehrsstraße - LSA in Betrieb	407	25%	13.970 €	34 €	32%	1	70	275	1	60	0
Tempo-30-Zone - keine LSA	414	26%	9.388 €	23 €	21%	0	39	265	1	109	0
- keine LSA	9	1%	364 €	40 €	1%	0	2	5	0	2	0
Siedlungsstraße/Gew - keine LSA	8	1%	216 €	27 €	0%	0	1	5	0	2	0
Hauptverkehrsstraße - LSA außer Betrie	5	0%	182 €	36 €	0%	0	1	2	0	2	0
BAB - LSA in Betrieb	4	0%	182 €	46 €	0%	0	1	3	0	0	0
- LSA in Betrieb	2	0%	160 €	80 €	0%	0	1	1	0	0	0
Tempo-30-Zone - LSA in Betrieb	6	0%	45 €	7 €	0%	0	0	2	0	4	0
Verkehrsberuhigter - keine LSA	1	0%	11 €	11 €	0%	0	0	1	0	0	0
BAB - keine LSA	1	0%	11 €	11 €	0%	0	0	1	0	0	0
ohne Angabe /andere - keine LSA	1	0%	11 €	11 €	0%	0	0	0	1	0	0
	1597	100%	43.683 €	27 €	100%	1	199	1093	4	299	1

**Fazit: Kinderunfälle und Straßennetz**

Unfälle mit der Beteiligung von Kindern finden in allen drei untersuchten Altersgruppen vorwiegend im Netz der Tempo-30-km/h-Zonen bzw. im Nebenstraßennetz statt. Das Nebenstraßennetz ist naturgemäß allerdings der größte Teil des innerstädtischen Straßennetzes. Nach einer Auswertung des vorliegenden Netzes des regionalen Bezugssystems (RBS), das der Berliner Unfallauswertung zugrunde liegt, sind 74% der rund 10.000 km Berliner Stadtstraßen (gerechnet einschließlich Knotenpunkte) als Nebenstraßen zu bezeichnen. Für diese Straßen ist davon auszugehen, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr regelmäßig unter 5000 Kfz/24 h, in vielen dieser Straßen sogar unter 1000 Kfz/24 h liegt. In diesen Straßen werden standardmäßig keine Verkehrsmengen erhoben.

*Bild 3-4 Klassifizierung Berliner Straßennetz in BAStBerlin*

Art	Bezeichnung	Anzahl	Länge in km	Prozent	mittlerer DTV 2005
1	BAB	911	227	2%	
2	Hauptverkehrsstraße Kat 1	876	201	2%	43.831
3	Hauptverkehrsstraße Kat 2	3.419	472	5%	29.994
4	Hauptverkehrsstraße Kat 3	616	72	1%	25.342
5	Hauptverkehrsstraße o. Kategorie	11.695	1.295	13%	9.201
6	Tempo-30-Zone	47.950	7.366	74%	
7	Fußgängerbereich/-zone	1	0	0%	
8	Verkehrsberuhigter Bereich	50	5	0,1%	
9	Siedlungsstraße/Gewerbe	2.846	292	3%	538
		68.364	9.929	100%	

Setzt man die Längen des Netzes in Relation mit den Unfällen bzw. Unfallkosten (Bild 3-5), so ergeben sich die höchsten Unfalldichten auf Hauptverkehrsstraßen der Kategorie 2 und die höchsten Unfallkosten (hierbei wird die Schwere der Unfälle mitbewertet) auf Hauptverkehrsstraßen der Kategorie 3.

*Bild 3-5 Unfalldichte und Unfallkostendichte bei Unfällen mit Beteiligung von Kindern, Berlin 2005-2007*

Art	StraßenArt	Unfälle mit Beteiligung von Kindern, 2005-2007					
		Anzahl	in %	Unfall-dichte in VU/km	Kosten in T€	in %	Unfall-kosten-dichte in T€/km
1	BAB	9	0,3%	0,040	649	0,5%	3
2	Hauptverkehrsstraße Kat 1	124	4,0%	0,618	3.783	3,0%	19
3	Hauptverkehrsstraße Kat 2	695	22,2%	1,473	21.546	17,1%	46
4	Hauptverkehrsstraße Kat 3	115	3,7%	1,606	4.915	3,9%	69
5	Hauptverkehrsstraße o. Kategorie	1.188	37,9%	0,917	40.221	32,0%	31
6	Tempo-30-Zone	957	30,6%	0,130	25.085	19,9%	3
7	Fußgängerbereich/-zone	0	0,0%	0,000	0	0,0%	0
8	Verkehrsberuhigter Bereich	3	0,1%	0,547	171	0,1%	31
9	Siedlungsstraße/Gewerbe	22	0,7%	0,075	499	0,4%	2
0	ohne Angabe /andere	19	0,0%	0,002	28.941	0,0%	3
		3.132		0,315	125.809		13

#### 4 Häufungsstellen bei Unfällen mit Kindern

Es wurde überprüft, inwieweit sich Unfälle mit der Beteiligung von Kindern so an einzelnen Stellen häufen, dass von einer Häufungsstelle gesprochen werden kann. Laut Aufgabenstellung sollte dabei angesetzt werden:

- Drei Unfälle mit Kindern pro Jahr oder
- Fünf Unfälle in drei Jahren.

Die Auswertung der Einjahreskarten ergab, dass es 2005 nur 5 Abschnitte gab, die 3 und mehr Unfälle mit Kindern hatten; 2006 waren es 7 Stellen. 2007 waren es 6 Stellen bzw. Abschnitte, auf die das genannte Kriterium zutrifft. (Bild 4-1, Bild 4-2, Bild 4-3). Auffällig ist jedoch, dass in fast allen Fällen in den anderen Jahren jeweils keine oder fast keine Unfälle mit Kinderbeteiligung aufgetreten sind. Die Häufungsstellen des Jahres 2005 treten in den Folgejahren nicht mehr auf, in den Folgejahren sind plötzlich andere Bereiche ganz oben.

Eine Ausnahme bildet der **Senftenberger Ring** im Märkischen Viertel (Bezirk Reinickendorf) im Abschnitt zwischen Wilhelmsruher Damm und der Brücke über den Packereigraben (dem Abschnitt auf der Ostseite des Märkischen Zentrums). Dieser Bereich muss in allen drei Jahren als Häufungsstelle bezeichnet werden.

Es wurde überprüft, ob diese Stellen durch die Anwendung von Maßnahmen nicht mehr existieren; dies ist jedoch nicht der Fall. Kein Abschnitt findet sich in der Bearbeitungsliste der Unfallkommission.

Erst in der Dreijahreskarte (siehe Bild 4-4) zeigen sich mehrere Stellen, die eine Unfallbelastung aufweisen, die dem Kriterium „fünf oder mehr Kinderunfälle“ entsprechen. Der bereits erwähnte Abschnitt des Senftenberger Rings ist in dieser Liste ganz oben: in drei Jahren gab es insgesamt 10 Unfälle mit der Beteiligung von Kindern. Das heißt von 3.132 Unfällen mit Kinderbeteiligung lassen sich 36 Unfälle nach den Kriterien (1,1%) an insgesamt 6 Stellen finden.

Mit einer Reduzierung des Kriterium „Zwei Kinderunfälle pro Jahr“ würde sich die Menge der gefundenen Stellen in der Einjahreskarte erhöhen (2005: 51; 2006: 61; 2007: 59). Das Phänomen, dass es sich im überwiegenden Maß um singuläre Ereignisse ohne Vorgänger und Wiederholung handelt, bleibt bestehen.



Bild 4-1 Unfallhäufungen bei Kinderunfällen im Jahr 2005 (Einjahreskarte)

RBS Abschnitt	Bezirk	Name	Kosten	Unfälle	2005	2006	2007
4144-10	Reinickendorf	SENFTENBERGER RING	249,5	10	3	3	4
16934-10	Wedding	WOLLANKSTR.	45,0	4	3		1
1653-10	Kreuzberg	GRAEFESTR.	307,8	3	3		
566707-0	Pankow	BLANKENBURGER STR. / DIETZGENSTR.	28,1	3	3		
561110-0	Wedding	MÜLLERSTR. / SEESTR.	182,0	5	3	1	1

Bild 4-2 Unfallhäufungen bei Kinderunfällen im Jahr 2006 (Einjahreskarte)

RBS Abschnitt	Bezirk	Name	Kosten	Unfälle	2005	2006	2007
477419-0	Reinickendorf	ORANIENDAMM / WAIDMANNSLUSTER DAMM / ZABEL-KRÜGER-DAMM	67,5	6	1	4	1
353401-0	Spandau	SCHMIDT-KNOBELSDORF-STR. / WILHELMSTR. / MELANCHTHONPLATZ	307,8	3		3	
534418-0	Tempelhof	HUNDSTEINWEG / KÖRTINGSTR. / MARIENDORFER DAMM	33,7	3		3	
44810-380	Marzahn	LANDSBERGER ALLEE	45,0	4	1	3	
4144-10	Reinickendorf	SENFTENBERGER RING	249,5	10	3	3	4
552810-0	Wedding	BURGS DORFSTR. / MÜLLERSTR.	56,2	5	1	3	1
6088-80	Treptow	BOUCHESTR.	33,7	3		3	

Bild 4-3 Unfallhäufungen bei Kinderunfällen im Jahr 2007 (Einjahreskarte)

RBS Abschnitt	Bezirk	Name	Kosten	Unfälle	2005	2006	2007
5215-30	Reinickendorf	SCHLUCHSEESTR.	28,1	4			4
4144-10	Reinickendorf	SENFTENBERGER RING	249,5	10	3	3	4
643202-0	Neukölln	PLANETENSTR. / SONNENALLEE	302,2	3			3
666414-0	Hohenschönhausen	FALKENBERGER CHAUSSEE / RÜDICKENSTR. / ZINGSTER STR.	182,0	4		1	3
558410-0	Friedrichshain	PLATZ DER VEREINTEN NATIONEN / PLATZ DER VEREINTEN NATIONEN	33,7	3			3
642608-0	Treptow	ELSENSTR. / BEERMANNSTR.	45,0	4		1	3

Bild 4-4 Unfallhäufungen bei Kinderunfällen Dreijahreskarte 2005-2007

RBS Abschnitt	Bezirk	Name	Kosten	Unfälle 3Jahr	2005	2006	2007
4144-10	Reinickendorf	SENFTENBERGER RING	249,5	10	3	3	4
477419-0	Reinickendorf	ORANIENDAMM / WAIDMANNSLUSTER DAMM / ZABEL-KRÜGER-DAMM	67,5	6	1	4	1
552810-0	Wedding	BURGS DORFSTR. / MÜLLERSTR.	56,2	5	1	3	1
548602-0	Neukölln	KOTTBUSSE DAMM / URBANSTR. / HERMANNPLATZ / SONNENALLEE	56,2	5	2	1	2
561110-0	Wedding	MÜLLERSTR. / SEESTR.	182,0	5	3	1	1
735514-0	Köpenick	DOROTHEENSTR. / GRÜNE TRIFT / MÜGGELHEIMER DAMM / MÜGGELHEIMER STR. / PABLO-NERU	324,7	5	2	2	1

Beispiel: Senftenberger Ring

Bild 4-5 Untersuchungsbereich Senftenberger Ring, auffällig bei Kinderunfällen 2005-2007, dargestellt mit allen Unfällen 2005-2007

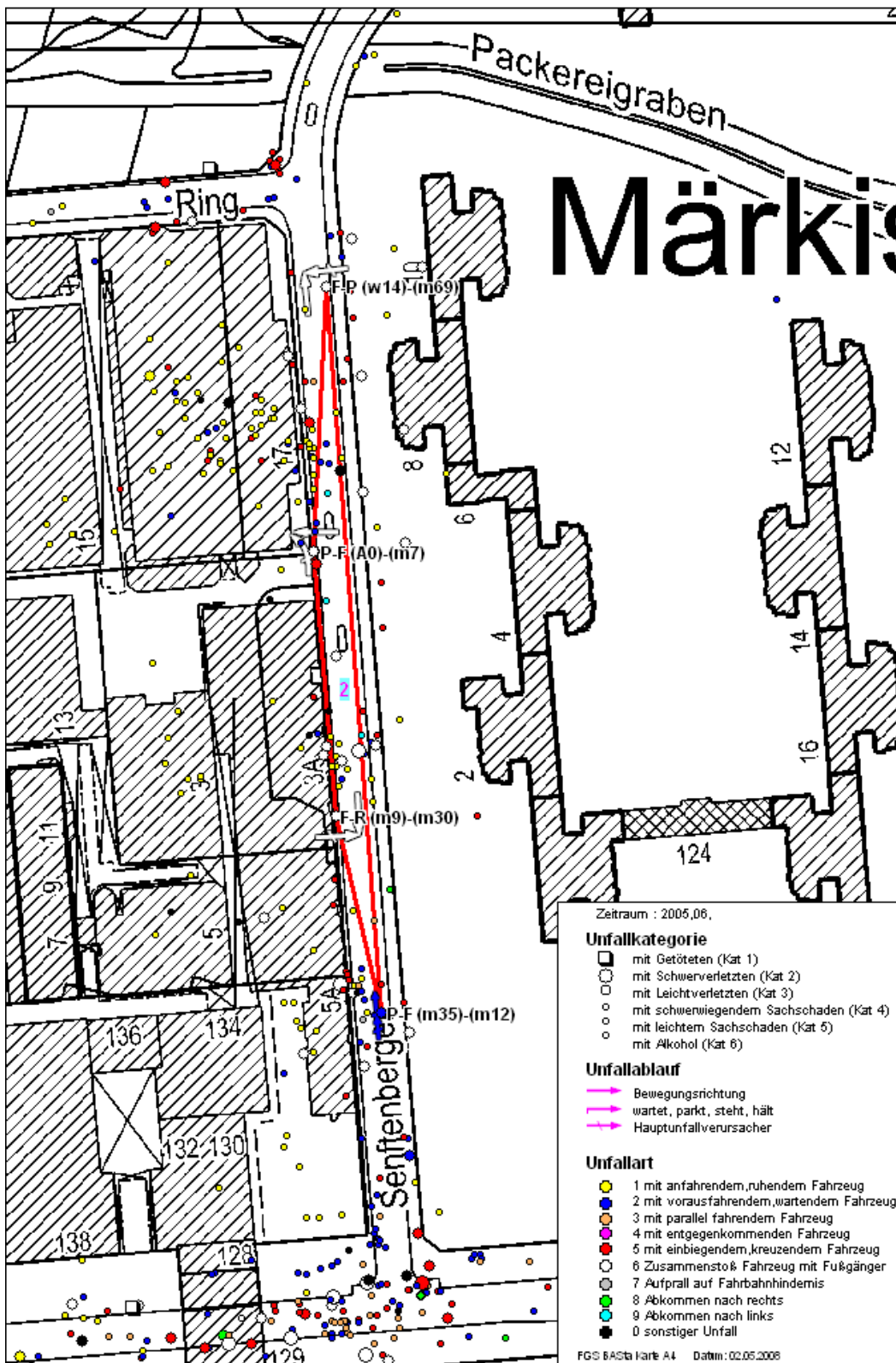
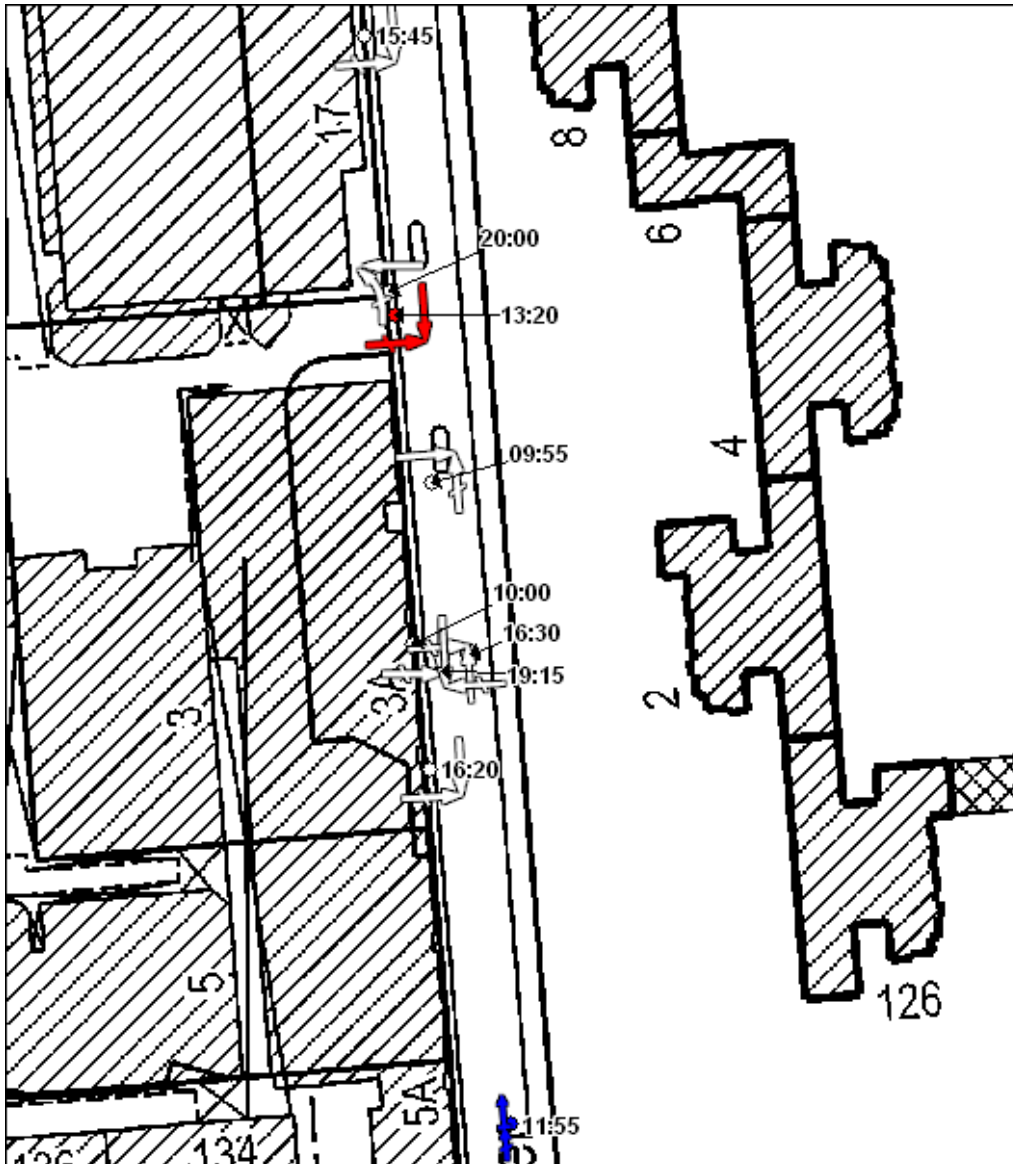


Bild 4-6 Untersuchungsbereich Senftenberger Ring: eher keine Schulwegunfälle, aber viele Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern, Konflikte sowohl durch Kraftfahrer als auch durch Radfahrer.



*Bild 4-7 Querende Kinder zwischen Einkaufszentrum und Wohngebiet, schlechte Sichtmöglichkeiten für die Kraftfahrer durch Parken am Fahrbahnrand, Vermischung von Querungsstelle und Parkhauszufahrt, Tempo-30-Zone wird nicht deutlich.*



*Bild 4-8 Tempo-30-Zone wird nicht deutlich: überbreite Fahrbahnen, Gitter, schmale Gehwege auch an der Bushaltestelle, unbefriedigende Gestaltung des Straßenraums; Erschließungsfunktion der Straße überlagert sich mit Zugang zum Einkaufszentrum.*



## 5 Kinderverkehrsunfälle vor Berliner Grundschulen

Es wurde untersucht, ob es zweckmäßig ist vor Berliner Grundschulen besondere Maßnahmen zum Schutz der Kinder zu ergreifen. Es wurden die Berliner Grundschulen auf dem Berliner Straßennetz verortet.

Dabei zeigte sich, dass 71% der 445 Berliner Grundschulen in Tempo-30-Zonen ihre Adresse haben; 28% (125) der Grundschulen liegen an Hauptverkehrsstraßen, 1% (3) in verkehrsberuhigten Bereichen (Bild 5-1). Dies ist insoweit eine beruhigende Nachricht, dass die Stadtplanung hier in jahrelangem Bemühen es geschafft hat, Grundschulen in der überwiegenden Mehrzahl vom Hauptstraßennetz entfernt zu halten.

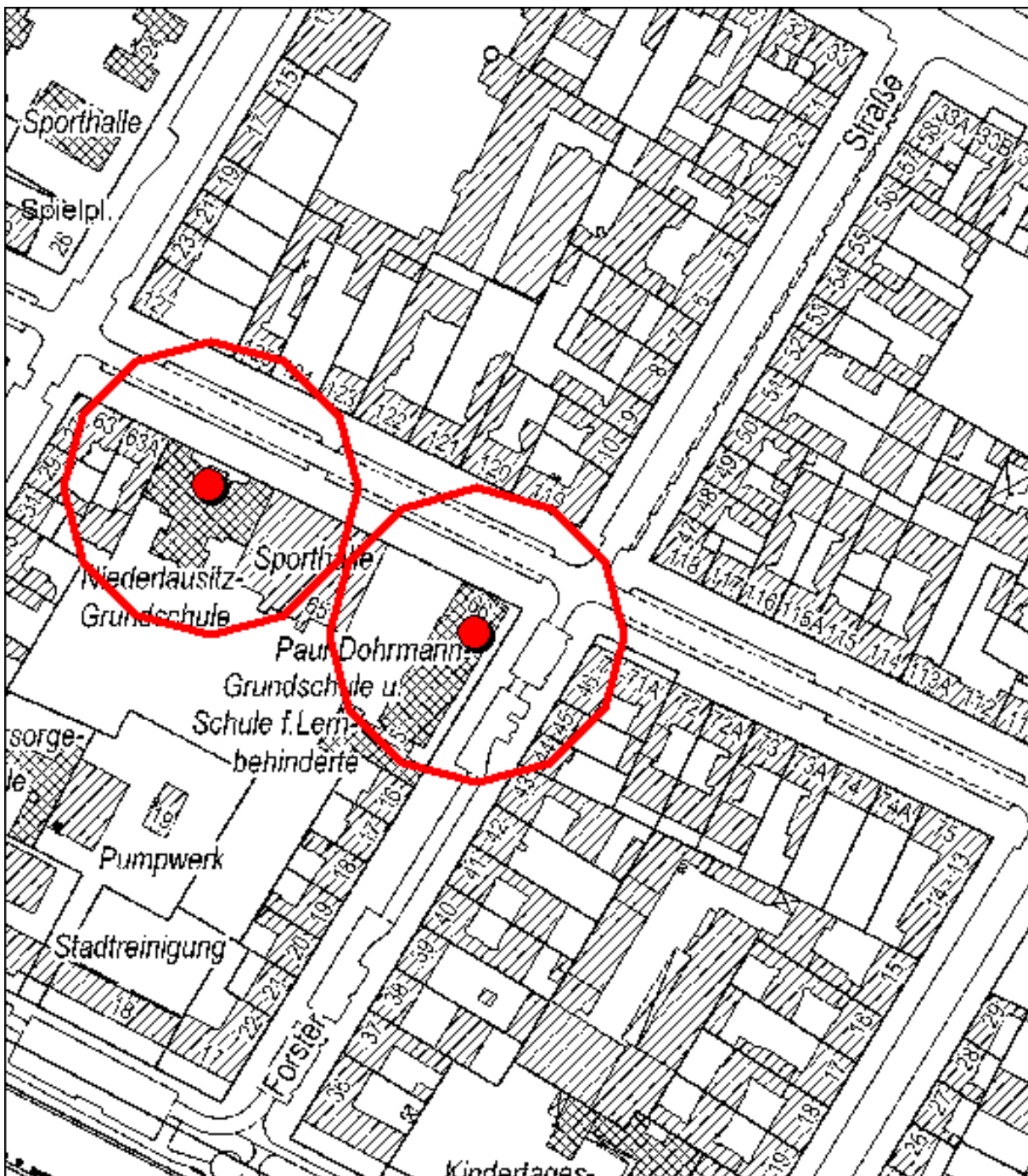
*Bild 5-1 Lage von Grundschulen im Straßennetz*

Straßenklasse	Grund- schulen	Anteil
Tempo-30-Zone	317	71%
Hauptverkehrsstraße	125	28%
Verkehrsberuhigter Bereich	3	1%
	445	100%

### Radius von 50 m um die Grundschulen

Um die Adresse der 445 Berliner Grundschulen wurde ein Radius von 50 m gezogen, um zu prüfen, ob örtlich eingegrenzte Maßnahmen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen haben können. Wie aus Bild 5-2 zu sehen ist, wird mit dieser Auswahl tatsächlich nur der unmittelbare Bereich vor der Schule erfasst; in einigen Stadtteilen ist in solchen Bereichen eine Verminderung von Geschwindigkeit bereits angeordnet.

Bild 5-2 Einzugsbereich von 50 m an zwei Berliner Grundschulen



In die Auswertung wurden alle Unfälle mit Kindern von 0-14 Jahre einbezogen. Es zeigt sich, dass von den 3.132 Unfallereignissen mit der Beteiligung von Kindern 98% an Stellen stattfanden, die nicht im 50-Radius von Grundschulen lagen. Es gab in den drei Untersuchungsjahren insgesamt 49 Unfälle die in der Schulzeit von 7:30 bis 15:00 Uhr auftraten, 20 davon gab es an Schulen, die an Hauptverkehrsstraßen lagen.

Am Nachmittag gab es in den drei Untersuchungsjahren nur 16 Unfälle die in der Zeit von 15:00 Uhr bis 7:30 Uhr vor eine Grundschule ermittelt wurden; 6 Unfälle davon fanden sich an Schulen die an Hauptstraßen liegen (es gibt 125 Schulen an Hauptstraßen).

Das Ergebnis zeigt, dass die unmittelbaren Einzugsbereiche von Grundschulen praktisch unfallfrei sind.

Bild 5-3 Ergebnis der Auszählung im 50-Radius um Grundschulen, Berlin 2005-2007

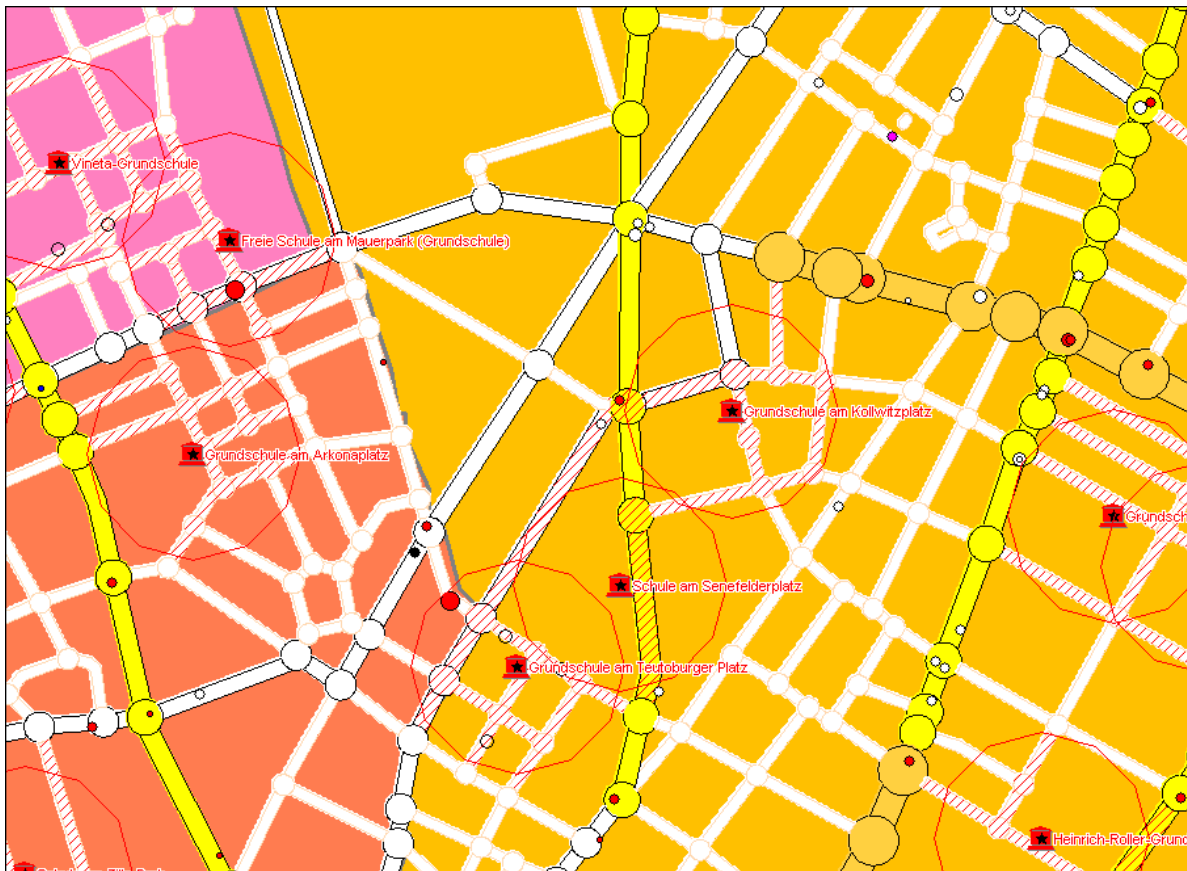
50 m Radius Grundschulen	Kinderunfälle		Straßenart
	absolut	in %	
Nicht im 50 m Radius einer Grundschule	3067	97,9%	
im 50 m Radius einer Grundschule 7:30-15:00 Uhr	29	0,9%	Tempo-30-Zone
	20	0,6%	Hauptverkehrsstraße
	0	0,0%	Verkehrsberuhigter Bereich
	<b>49</b>	<b>1,6%</b>	
im 50 m Radius einer Grundschule 15:00-7:30 Uhr	10	0,3%	Tempo-30-Zone
	6	0,2%	Hauptverkehrsstraße
	0	0,0%	Verkehrsberuhigter Bereich
	0	0,0%	andere
	<b>16</b>	<b>0,5%</b>	

**3.132** 100,0%

### Radius von 200 m um die Grundschulen

In einem weiteren Schritt wurden Bereiche mit einem Radius von 200 m gebildet (Bild 5-4) und es wurden die Unfälle gezählt, die innerhalb des Bereichs mit Kindern stattfanden. Es ist in dem untenstehenden Auszug zu erkennen, dass mit dem 200 m Radius Bereiche um die Grundschule bereits erreicht werden, wie zum Beispiel Hauptverkehrsstraßen, in denen andere Zusammenhänge wirken können. Der Bezug zur eigentlichen Schule wird damit schwächer.

*Bild 5-4 Beispiel: 200-m-Bereiche um die Berliner Grundschulen und Kinderunfälle 2005-2007*





Es zeigt sich, dass 80% der Kinderunfälle, obwohl auch hier alle Unfälle mit Kinderbeteiligung einbezogen worden sind, nicht im 200 m Bereich von Grundschulen stattfinden.

Mit der Ausweitung des Bereichs auf 200 m Radius findet sich jedoch eine qualifizierte Minderheit von rund 20% der Unfälle die auf diese Weise lokalisiert werden können, je zur Hälfte während der Schulzeit und zur Hälfte am Nachmittag und wiederum jeweils zur Hälfte an Hauptstraßen (siehe Bild 5-5).

*Bild 5-5 200 m Bereiche um die Berliner Grundschulen, Kinderunfälle 2005-2007*

200 m Radius Grundschulen	Kinderunfälle		Straßenart
	absolut	in %	
Nicht im 200 m Bereich einer Grundschule	<b>2496</b>	79,7%	
im 200 m Radius einer Grundschule 7:30-15:00 Uhr	131	4,2%	Tempo-30-Zone
	171	5,5%	Hauptverkehrsstraße
	1	0,0%	Verkehrsberuhigter Bereich
	<b>303</b>	9,7%	
im 200 m Radius einer Grundschule 15:00-7:30 Uhr	159	5,1%	Tempo-30-Zone
	171	5,5%	Hauptverkehrsstraße
	1	0,0%	Verkehrsberuhigter Bereich
	2	0,1%	andere
	<b>333</b>	10,6%	
<b>Zusammen</b>	<b>3132</b>	100,0%	

Im folgenden werden Einzelauswertungen für die ersten sechs betroffenen Berliner Grundschulen vorgelegt.

### Einzelfalluntersuchungen 200m-Radius

Es wurde geprüft, ob die insgesamt 341 Unfälle an Hauptstraßen, die im 200 m Bereich von Schulen liegen, tatsächlich vor einem Schulgebäude stattgefunden haben. Im Ergebnis zeigt sich, dass mit diesem Ansatz zwar keine Häufungen vor Schulen zu finden sind, aber wichtige Problemstellen in unmittelbarer Nähe, wobei die Schwierigkeiten häufiger den Nachmittagszeitraum betreffen. Die Grenzwerte von Häufungsstellen werden in der Regel nicht erreicht. Im folgenden einige Beispiele.

*Bild 5-6 Liste der Grundschulen mit mehr als drei Unfällen an (umgebenden) Hauptstraßen*

Nr	Schule	Bezirk	Kinder- unfälle	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
<b>168</b>	<b>Anzahl / Summe</b>		<b>341</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>261</b>
1	Theodor-Storm-Grundschule	Neukölln	10	0	0	9
2	Rixdorfer Grundschule	Neukölln	10	0	2	8
3	Trift-Grundschule	Mitte	8	0	0	8
4	Schule am Fliederbusch (Grundschule)	Neukölln	6	0	0	5
5	Ludwig-Heck-Grundschule	Tempelhof-Schöneberg	6	0	1	3
6	Jean-Paul-Schule	Mitte	6	0	2	4
7	Heinrich-Zille-Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	6	0	0	7
8	Gesundbrunnen-Grundschule	Mitte	6	0	2	4
9	Hermann-Herzog-Grundschule	Mitte	5	0	0	5
10	Franz-Schubert-Grundschule	Neukölln	5	0	1	3
11	Arnold-Zweig-Grundschule	Pankow	5	0	0	4
12	Wilhelm-Hauff-Grundschule	Mitte	4	0	2	3
13	Schule an der Victoriastadt	Lichtenberg	4	0	0	3
14	Paul-Klee-Grundschule	Tempelhof-Schöneberg	4	0	2	2
15	Johann-Georg-Elser-Grundschule	Neukölln	4	0	0	3
16	Grundschule am Schäfersee	Reinickendorf	4	0	1	4
17	Grundschule am Regenweiher	Neukölln	4	0	2	2
18	Grundschule Alt-Karow	Pankow	4	0	0	4
19	Giesensdorfer Grundschule	Steglitz-Zehlendorf	4	0	2	2
20	Freiherr-von-Hünefeld-Grundschule	Steglitz-Zehlendorf	4	0	1	3
21	Fläming-Grundschule	Tempelhof-Schöneberg	4	0	1	2
22	Clara-Grunwald-Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	4	0	2	3
23	Walt-Disney-Grundschule	Neukölln	3	0	0	3
24	Spreewald-Grundschule	Tempelhof-Schöneberg	3	0	0	4
25	Schule an der Malchower Aue	Lichtenberg	3	0	0	3
26	Private Kant-Schule (Grundschule)	Steglitz-Zehlendorf	3	0	0	3
27	Paul-Moor-Schule	Spandau	3	0	2	2
28	Matibi-Grundschule	Lichtenberg	3	0	1	1
29	Löcknitz-Grundschule	Tempelhof-Schöneberg	3	0	0	2
30	Kurt-Schumacher-Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	3	0	0	2
31	Kiekemal-Schule (Grundschule)	Marzahn-Hellersdorf	3	0	0	3
32	Islamische Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	3	0	0	5
33	Grundschule am Traveplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	3	0	2	1
34	Grundschule am Buntzelberg	Treptow-Köpenick	3	0	0	3
35	Goerdeler-Grundschule	Charlottenburg-Wilmersdorf	3	0	1	2
36	Freie Schule Pankow	Pankow	3	0	1	1
37	Freie Schule in Berlin (Grundschule)	Tempelhof-Schöneberg	3	0	0	2
38	Elbe-Grundschule	Neukölln	3	0	0	5
39	Eduard-Mörike-Grundschule	Neukölln	3	0	1	2
40	Charlotte-Salomon-Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	3	0	1	2
41	Blumen-Grundschule	Friedrichshain-Kreuzberg	3	0	0	3
42	Bernd-Ryke-Grundschule	Spandau	3	0	0	2

Bild 5-7 Theodor-Storm-Grundschule, Neukölln: die umgebenden Hauptstraßen Sonnenallee und Hermannplatz weisen 8 Kinderunfälle in drei Jahren im 200 m Radius auf, 2 davon zu Schulzeiten. Vor allem sind Fußgänger, darunter auch zwei Kleinkinder betroffen; vor der Grundschule befindet sich ein Lichtsignal

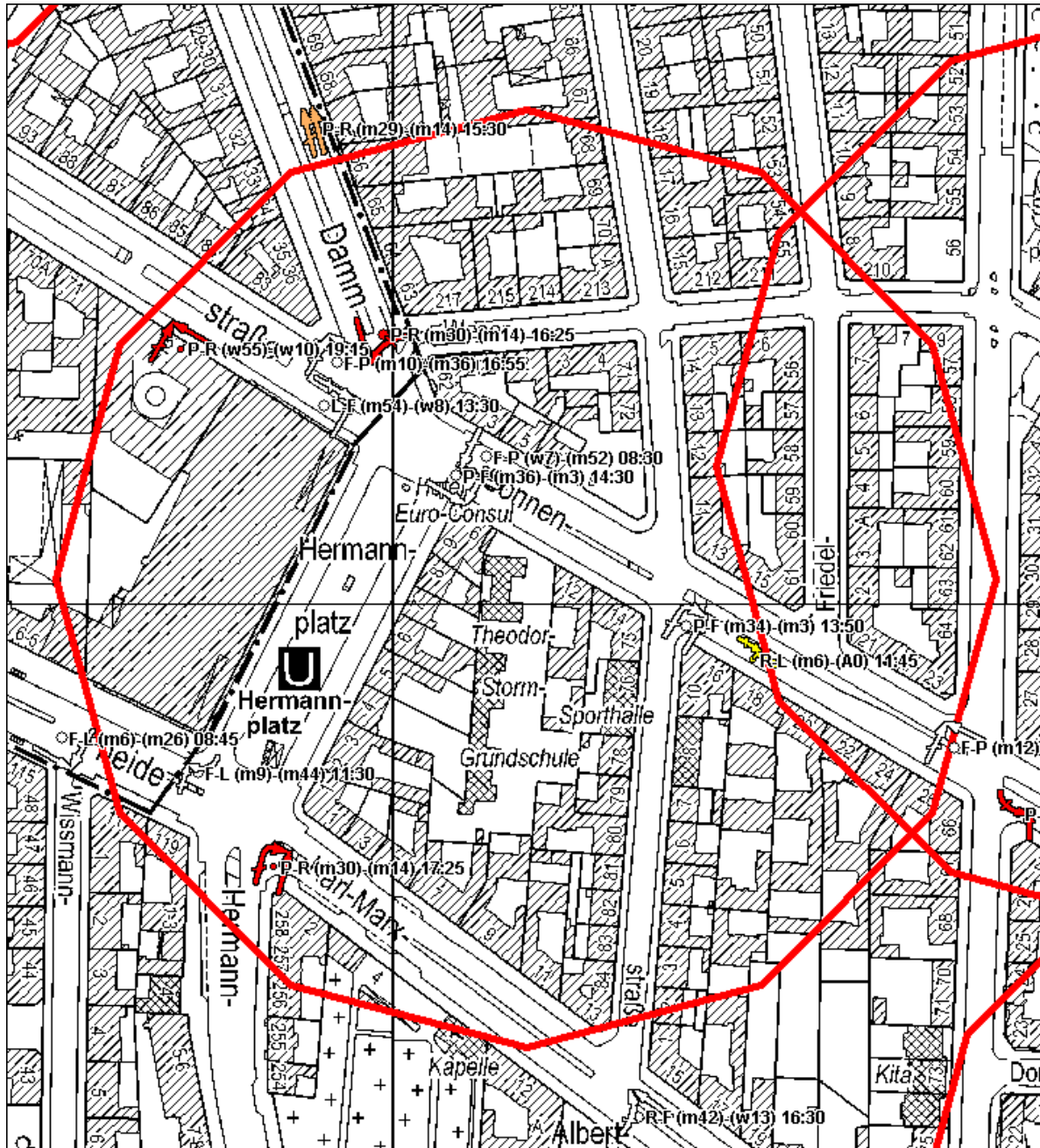


Bild 5-8 Rixdorfer Grundschule, Neukölln: kein Problem vor dem Schuleingang in der Donaustraße; aber die Hauptstraße Sonnenallee macht Schwierigkeiten beim Queren am Nachmittag an der LSA Pannierstraße, der zweite Teil der Furt betroffen, alle VU bei Tageslicht; für die drei Unfälle bei Hausnummer 43-46, die alle außerhalb der Schulzeit stattfanden, sind bauliche Erklärungen nur schwer zu finden.

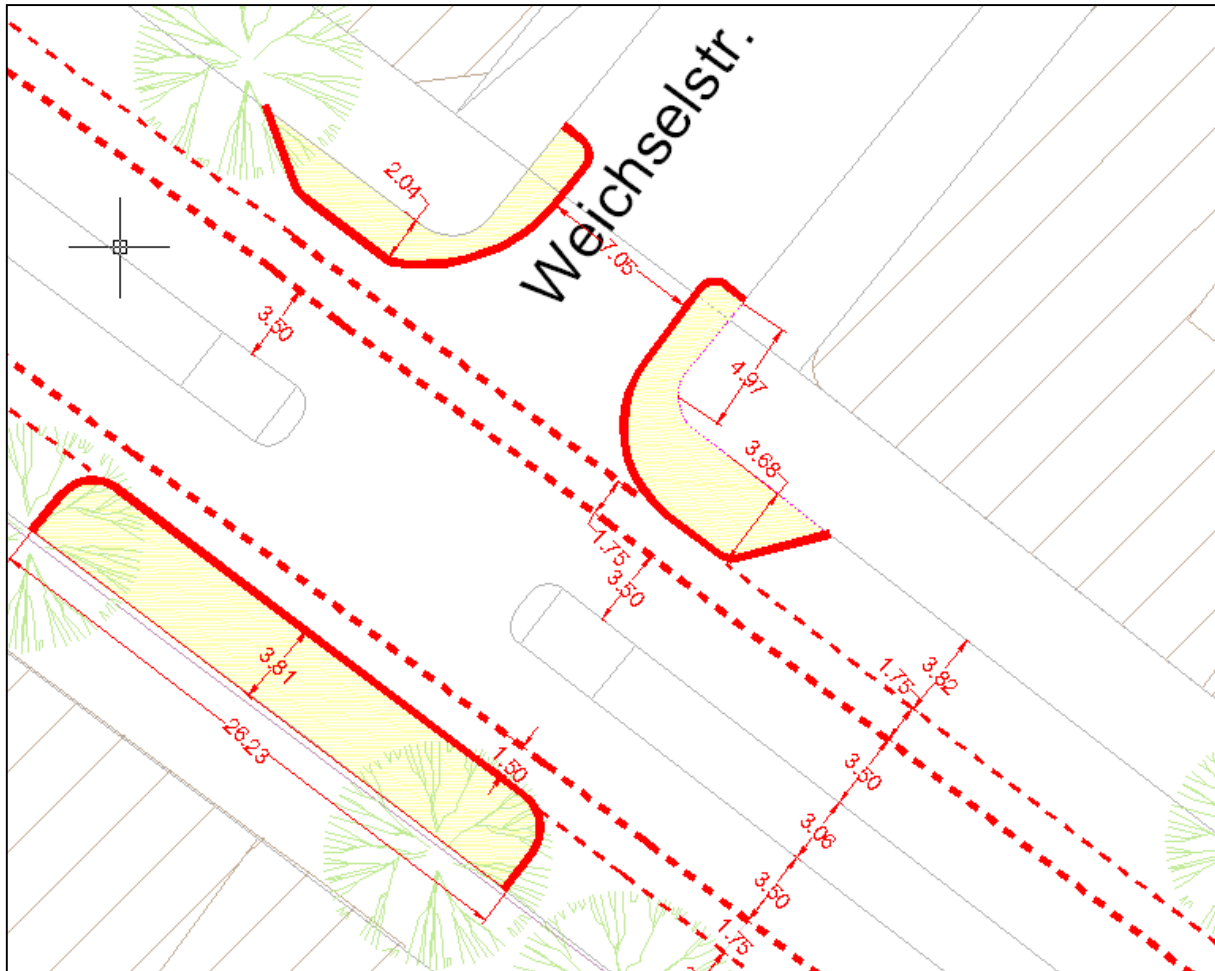
der Knotenpunkt Weichselstraße/ Ecke Karl-Marx-Straße hat eine bekannt schwierige Querungsstelle, die im Rahmen der Überarbeitung Karl-Marx-Straße voraussichtlich saniert werden kann, siehe dazu nächste Seite

es gibt fast keine Radfahrerunfälle.



*Bild 5-9 Verbesserung der Querungsstelle in der Karl-Marx-Straße Ecke Weichselstraße. Es wird vorgeschlagen, im derzeit zweistreifigen Abschnitt einen Kfz-Fahrfstreifen mit 3,5 m sowie einen Fahrrad-Angebotstreifen mit 1,75 m Breite anzubieten. Bis zum Bordstein verbleibt dann eine Breite von 3,82 m. Das Parken und die Lieferzonen bleiben an gleicher Stelle und Ausrichtung<sup>14</sup>.*

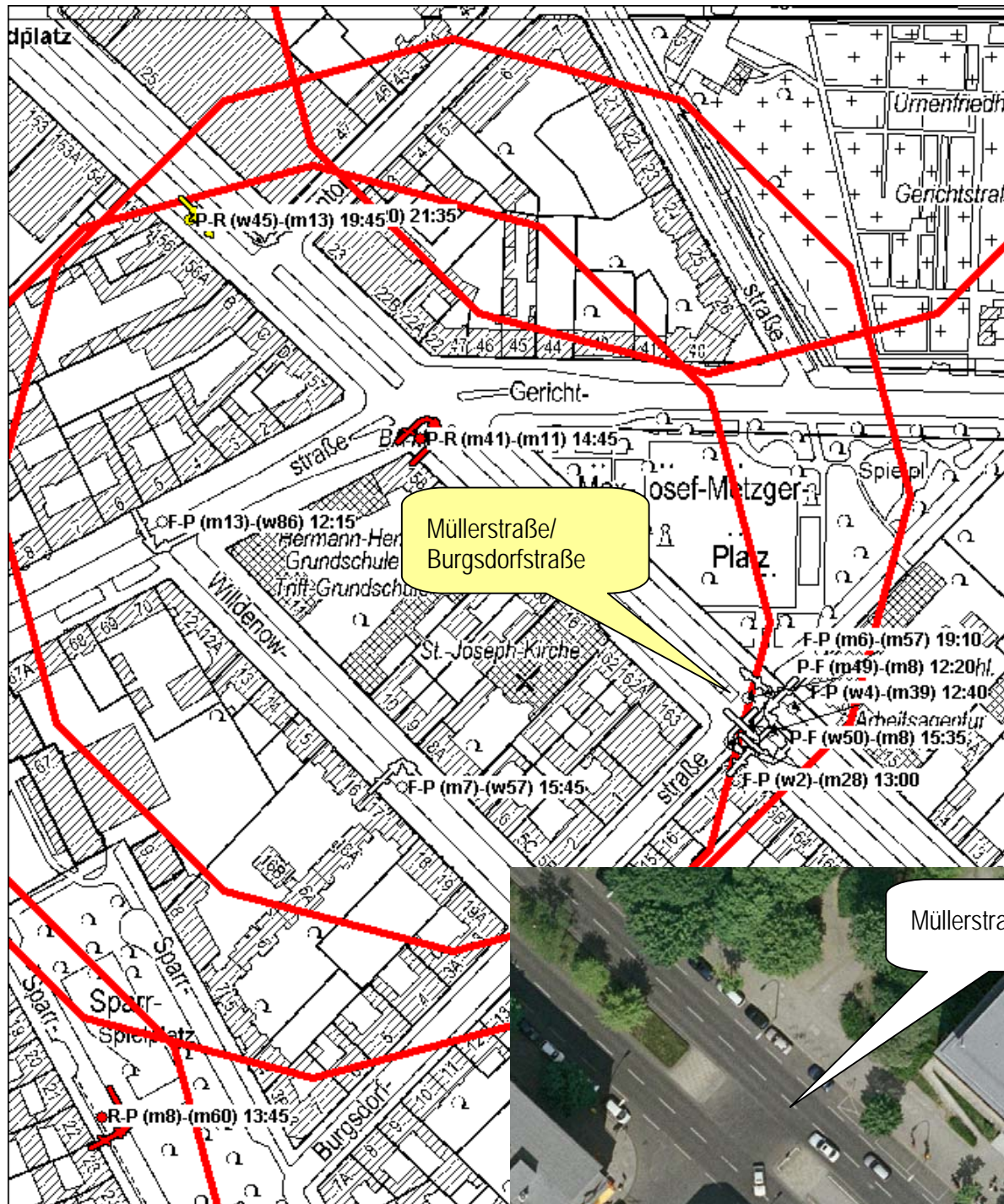
*Im Knotenpunkt mit der Weichselstraße werden dadurch Querungsstellen möglich, die gegenüber heute eine deutliche Erleichterung für die Fußgänger darstellen, da vor allem die Gehbahnen nicht durch parkende Kraftfahrzeuge zugestellt sind.*



*Heute: Schwierige Verhältnisse für querende Fußgänger*

<sup>14</sup> FGS Berlin, Vorbereitende Untersuchungen Neukölln Karl-Marx-Straße, Qualität und Sicherheit des Verkehrs in der Karl-Marx-Straße, Bericht vom 10.06.2008

Bild 5-10 Trift-Grundschule, Mitte: ein Schulwegunfall in unmittelbarer Nähe der Grundschule, aber die Schülerin ist mit 13 Jahren eher Oberschülerin; die anderen Kinderunfälle an der Müllerstraße, vor allem Ecke Burgsdorfstraße (U-Bahneingang), alle am Nachmittag; könnte ein Lichtsignal helfen?



Burgsdorfstraße

Bild 5-11 Schule am Fliederbusch (Grundschule), Neukölln: am Schuleingang Kornradenstraße keine Probleme; der Knotenpunkt Neuköllner Str. / Zwickauer Damm / Stubenrauchstr. hat 3 Kinderunfälle zur Schulzeit, wobei jedoch 2 mal falschfahrende Radfahrer/innen die Verursacher waren; zuwenig Zutrauen in die vorhandenen Radverkehrsanlagen? Hier könnte Überwachung helfen.

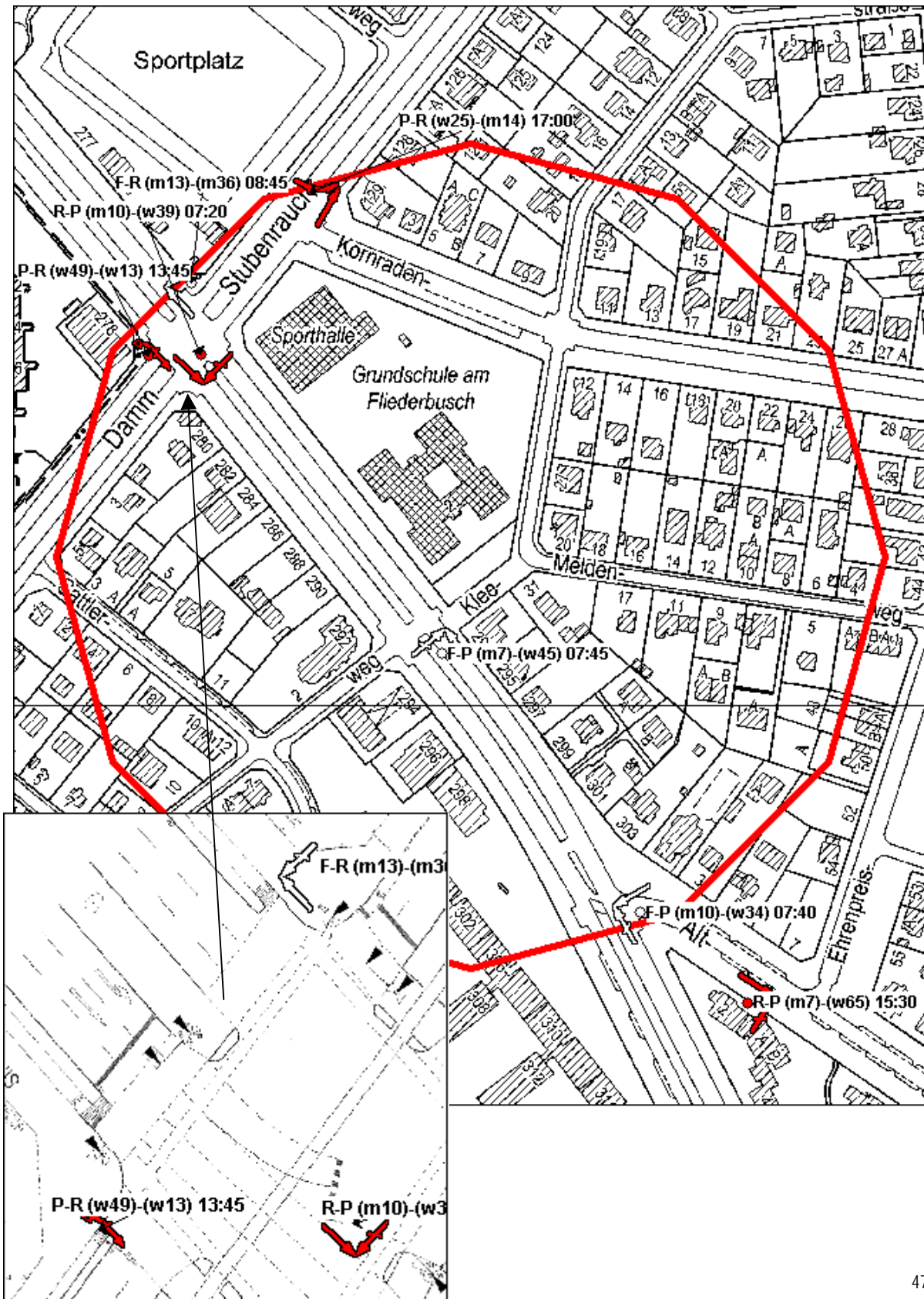


Bild 5-12 Ludwig-Heck-Grundschule, Tempelhof-Schöneberg: keine Probleme vor der Schule im Nebenstraßennetz, die Kinderunfälle der umgebenden Hauptverkehrsstraßen könnten jedoch im Zusammenhang mit dem Nachhauseweg per Rad oder der U-Bahn stehen, die Einmündung Cantorsteig / Kaiserstraße macht auch anderen (erwachsenen) Verkehrsteilnehmern Schwierigkeiten (siehe kleine Karte).





Bild 5-13 Jean-Paul-Schule, Mitte: vor der Schule sind vor allem Kleinkinder abends und am Nachmittag betroffen, kein Zusammenhang zum eigentlichen Schulbetrieb.



Bild 5-14 Goerdeler-Grundschule in Charlottenburg-Wilmersdorf: zwei Kinderunfälle in der Droysenstraße bzw. Gervinusstraße am Nachmittag, ein Unfall zur Schulzeit direkt vor der Schule in der Sybelstraße, wobei das Alter von 12 Jahren eher auf einen Schüler der Pommern-Oberschule schließen lässt.

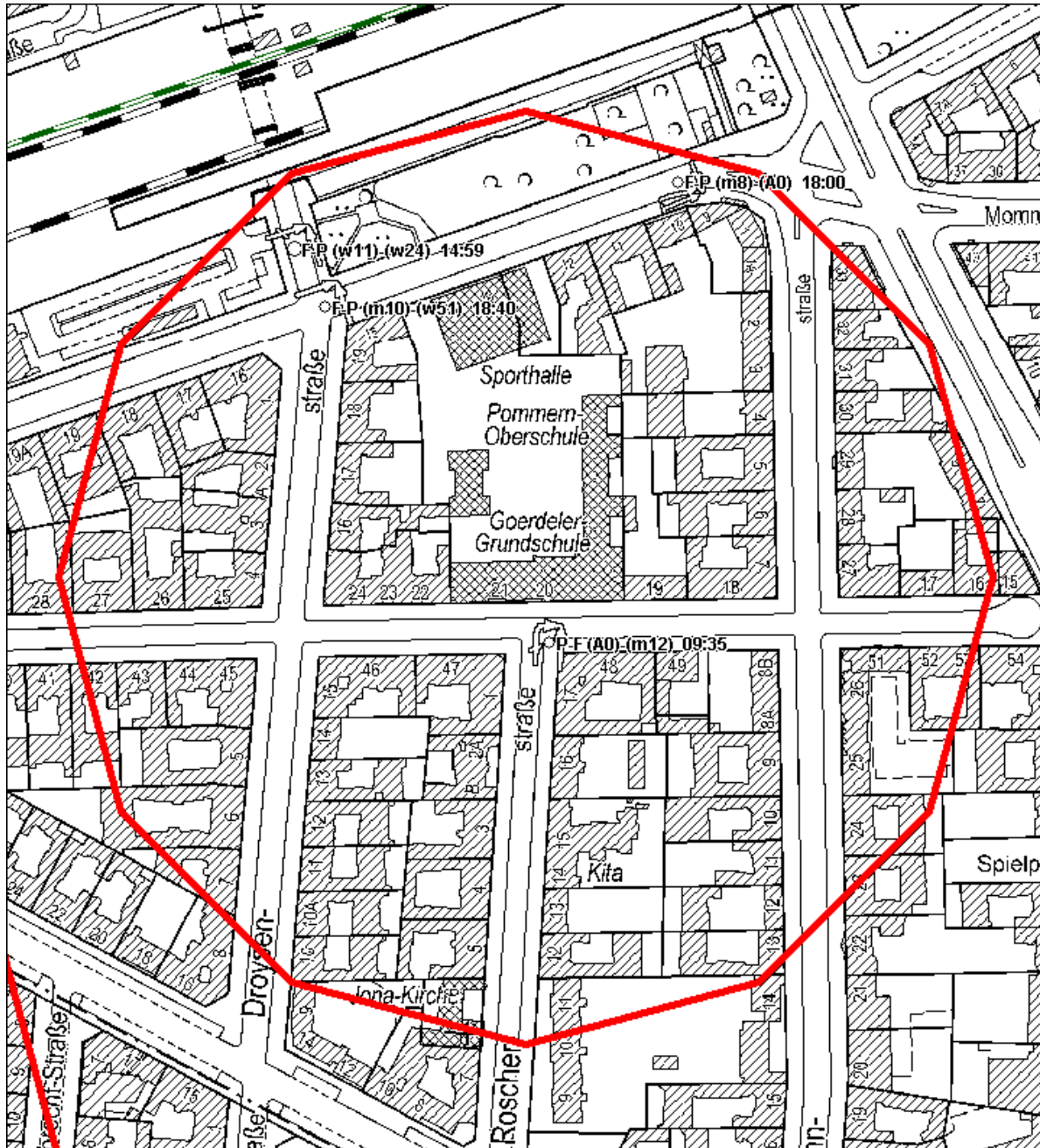


Bild 5-15 Unfälle vor der Grundschule an der Viktoriastadt, Lichtenberg: zwei Unfälle zur Schulzeit, zwei Unfälle am Nachmittag, ein Unfall [P-P (m 13)-(A0) 7:00] gibt Rätsel auf: hier soll ein 13jähriger Kraftfahrer aus Berlin mit einem offenbar geflüchteten Kraftfahrer aus OHV (keine Altersangabe) zusammengestoßen sein, beim Einfahren in den Verkehr. Dieser Unfall sollte aus der Betrachtung ausgeklammert werden. Es sollte vielmehr geklärt werden, ob die Querungsschwierigkeiten zu beheben sind.

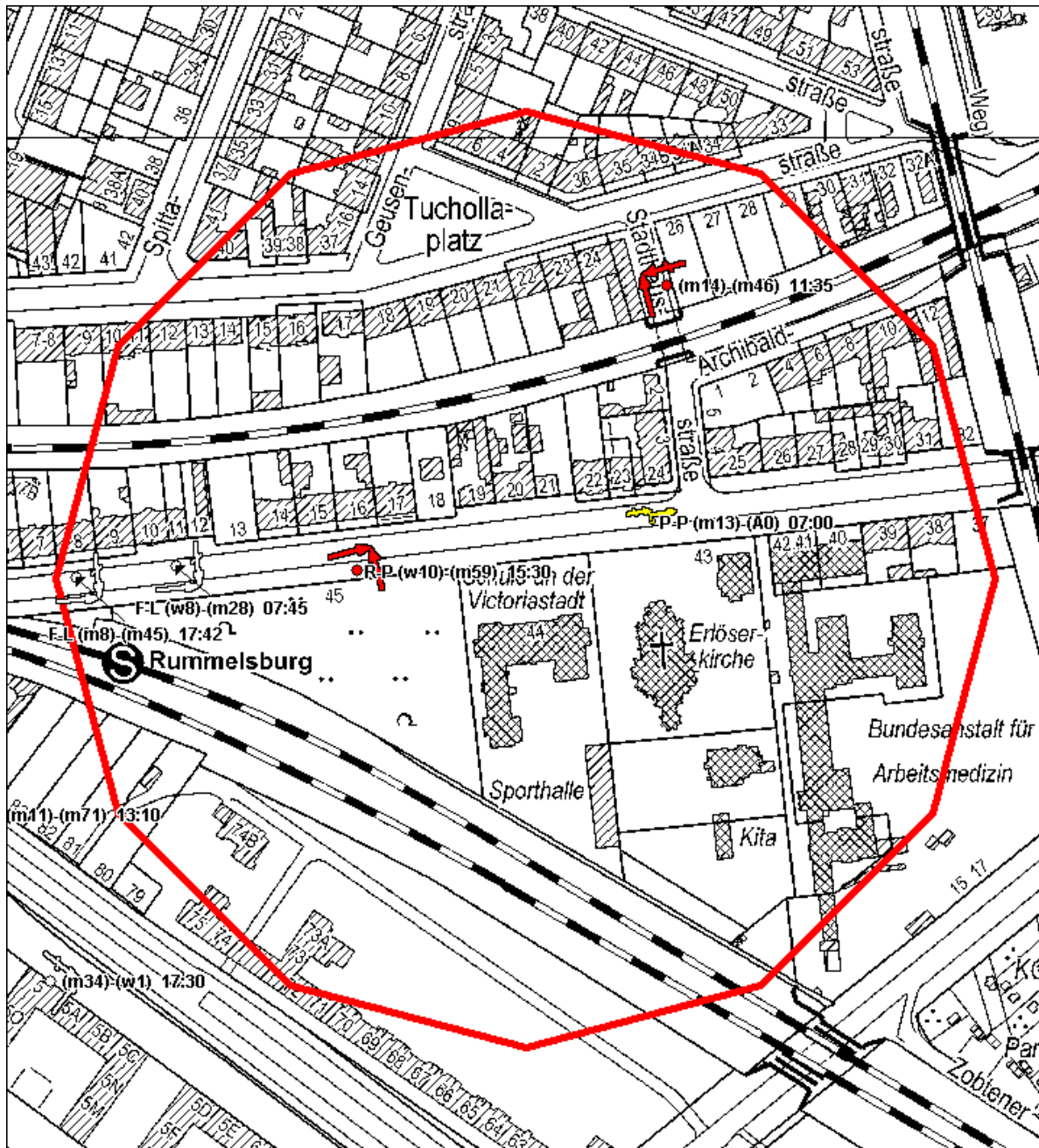


Bild 5-16 Bernhard-Grzimek-Grundschule, Lichtenberg: Schwierigkeiten beim Queren der Sewanstraße, einmal zur Schulzeit, einmal am Nachmittag

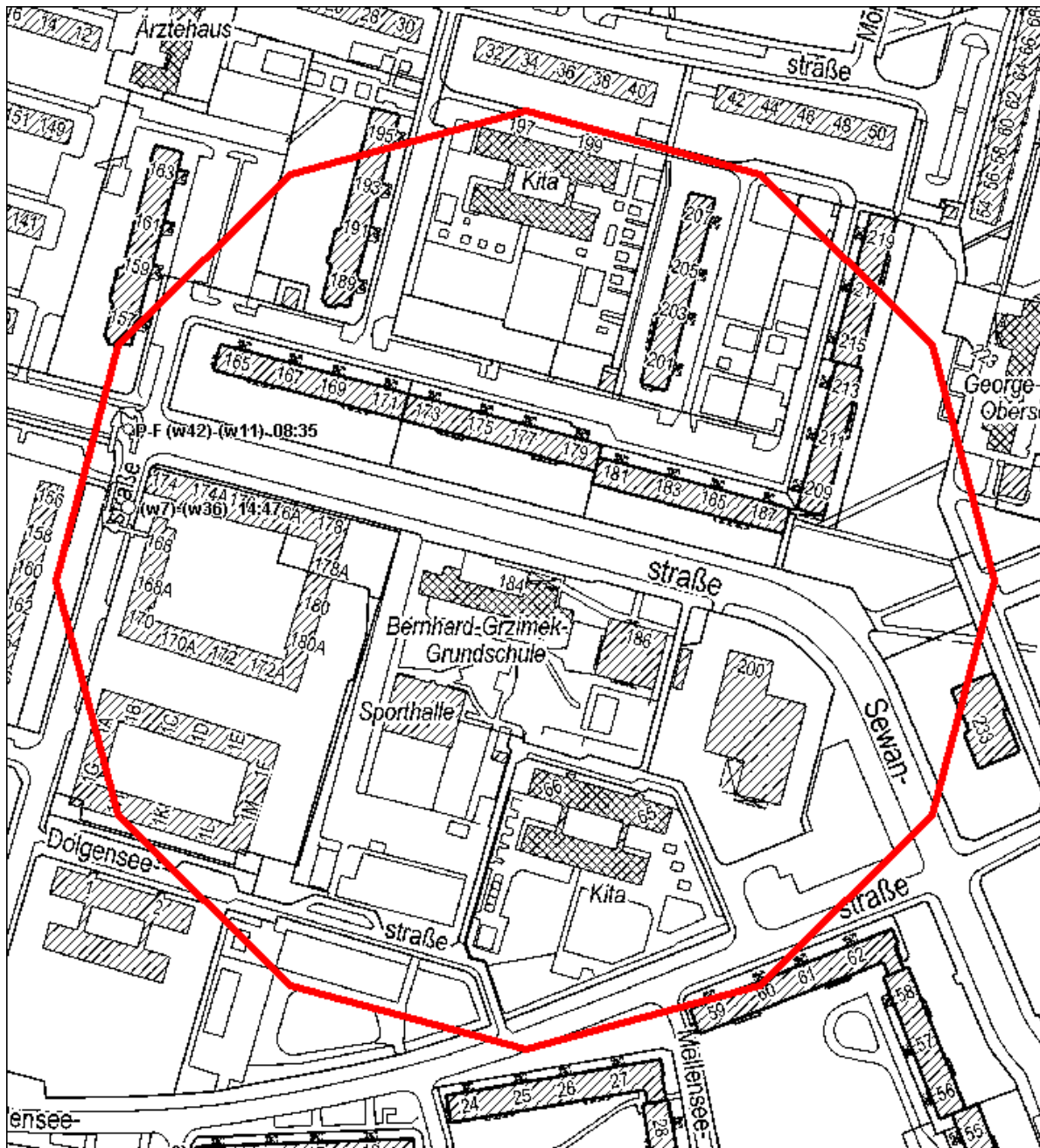


Bild 5-17 Clara-Grunwald-Grundschule, Friedrichshain-Kreuzberg: ein Unfall in der Halleschen Straße vor der Kindertagesstätte, drei Unfälle in der Stresemannstraße am Nachmittag, zweimal mit Radfahrern (Spielwegsicherung?).

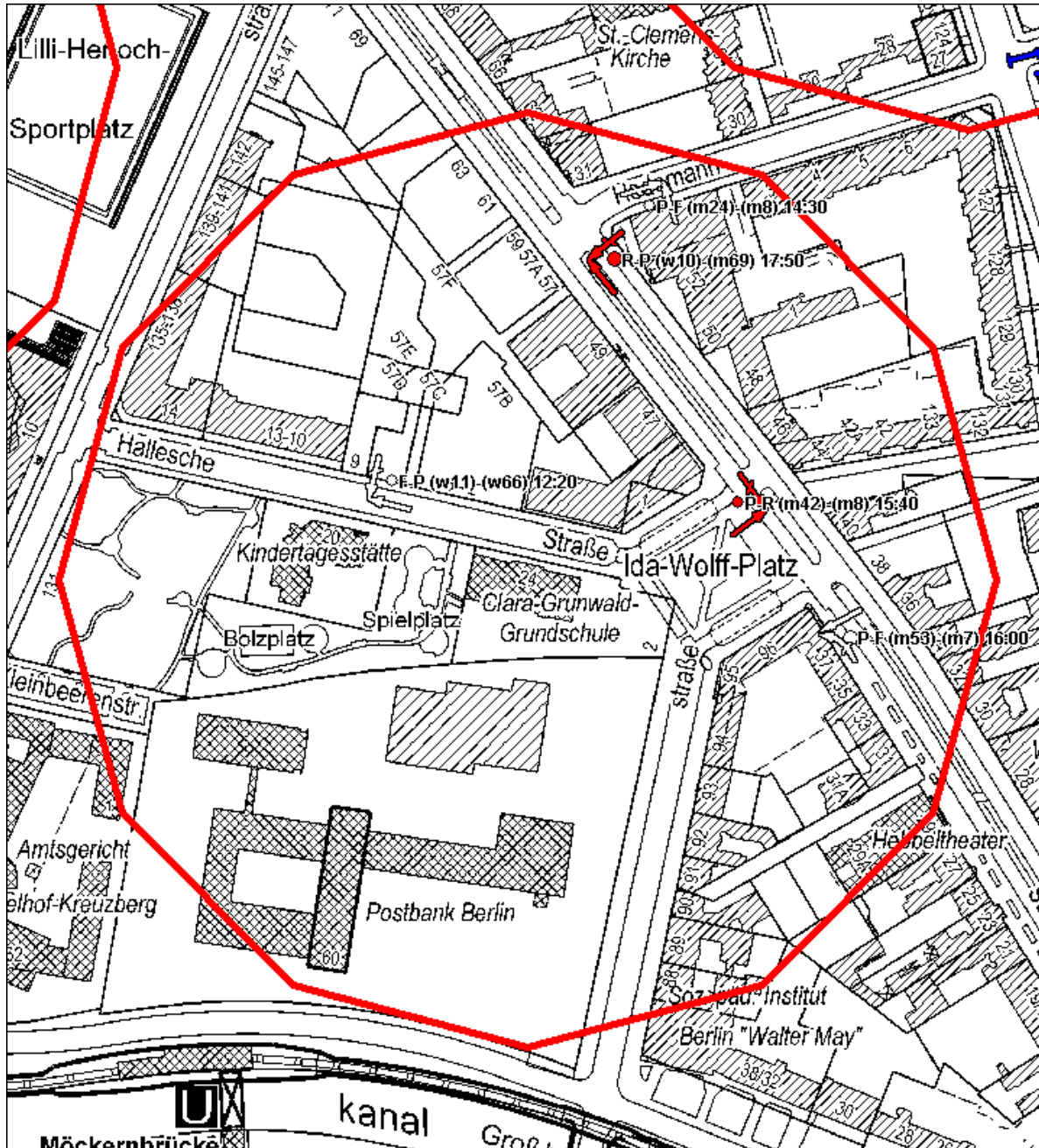


Bild 5-18 Eduard-Mörke-Grundschule, Neukölln: vor der Schule kein Problem; Schwierigkeiten auf dem Schulweg (2x) beim Queren der Sonnenallee an der Hertzbergstraße, alle Unfälle auf der Furt, 2x Schuld der Erwachsenen, LSA in Betrieb, 2 x bei Dunkelheit, zweiter Teil der Furt betroffen.



## 6 Kinderverkehrsunfälle im Bereich von Lichtsignalanlagen

Ein möglicher Einwirkungsort für Straßenplaner und Straßenverkehrsbehörden sind Lichtsignalanlagen. 760 Verkehrsunfälle fanden sich in den drei Untersuchungs Jahren an 559 Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (24%). Nur bei einer kleinen Zahl von Unfällen (15) war die Lichtsignalanlage nicht in Betrieb.

Damit könnten ein Viertel der Kinderunfälle beeinflusst werden, in dem die entsprechenden Lichtsignale überprüft werden. Es gilt dabei herauszufinden, ob es sich um zufällige Ereignisse handelt oder ob es Parameter bei der Gestaltung des Verkehrsraum, bei den Schaltplänen o.ä. gibt, die ähnliche Verhaltensweisen hervorrufen (siehe auch Bild 6-4).

Es wurden insgesamt 36 Knotenpunkte (Bild 3-10) gefunden, die in den letzten drei Jahren 3 Verkehrsunfälle mit Kindern oder mehr aufwiesen. Spitzenreiter in dieser Liste ist der Knotenpunkt Oranien-damm / Waidmannsluster Damm / Zabel-Krüger-Damm mit insgesamt 6 Unfällen mit Kinderbeteiligung in den Jahren 2005 bis 2007.

Bild 6-1 Unfälle an LSA mit Fehlverhalten von und gegenüber Kindern (0-14 Jahre), Berlin 2005-2007

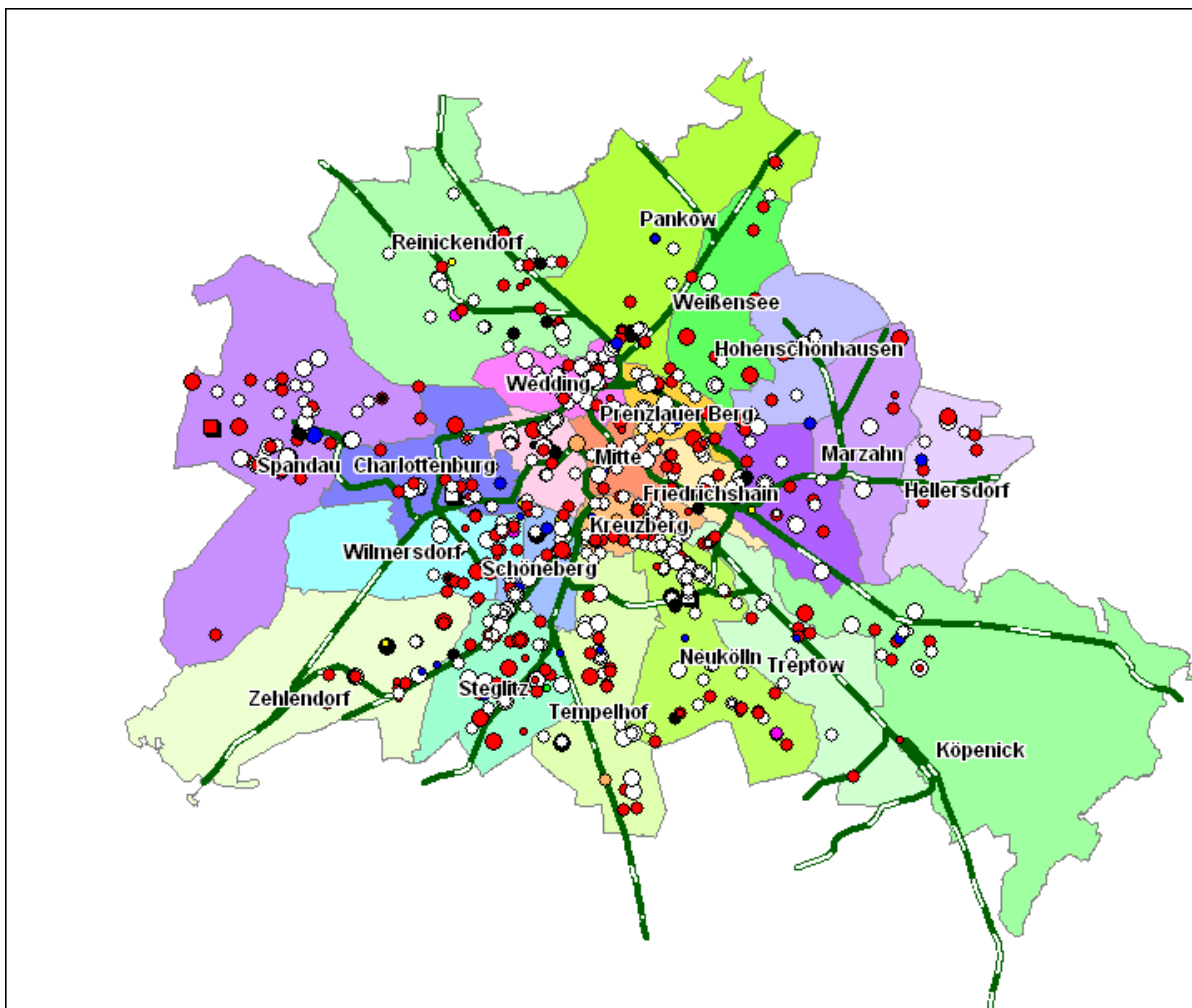


Bild 6-2 Liste der Knotenpunkte bzw. LSA in Berlin mit 3 und mehr Verkehrsunfällen 2005-2007 mit Beteiligung von Kindern.

Nr.	Name	Anzahl	mit Get.	mit SV	mit LV	Sach-schaden	2005	2006	2007
1	ORANIENDAMM / WAIDMANNSLUSTER DAMM	6	0	0	6	0	1	4	1
2	KOTTBUSSE DAMM / URBANSTR. / HERMANNSTR.	5	0	0	5	0	2	1	2
3	MÜLLERSTR. / SEESTR.	5	0	1	2	2	3	1	1
4	DOROTHEENSTR. / GRÜNE TRIFT / MÜGGESSTR.	5	0	2	2	1	2	2	1
5	HEERSTR. / SANDSTR.	4	0	2	2	0	2	1	1
6	HOHENZOLLERN DAMM / UHLANDSTR.	4	0	1	3	0	1	2	1
7	FULDASTR. / KARL-MARX-STR.	4	0	1	3	0	1	1	2
8	BAHNHOFSTR. / SEELENBINDERSTR.	4	0	0	4	0	0	2	2
9	ELSENSTR. / BEERMANNSTR.	4	0	0	4	0	0	1	3
10	BRUNSBÜTTELER DAMM / NENNHAUSER DAMM	3	1	0	0	2	2	0	1
11	GATOWER STR. / HEERSTR.	3	0	0	2	1	2	0	1
12	ALTSTÄDTER RING / KLOSTERSTR. / SEEGARTENSTR.	3	0	1	2	0	1	1	1
13	KÖNIGIN-LUISE-STR. / PACELLIALLEE / THIERACKERSTR.	3	0	1	2	0	1	2	0
14	KUHLIGKSHOFSTR. / SCHLOßSTR. / WOLFFENBUTTELSTR.	3	0	1	2	0	2	0	1
15	BUNDESALLEE / HOHENZOLLERN DAMM / NENNHAUSER DAMM	3	0	0	3	0	2	1	0
16	NÜRNBERGER STR. / TAUENTZIE STR.	3	0	0	2	1	1	1	1
17	GOTZKOWSKYSTR. / TURMSTR. / WALDSTR.	3	0	0	3	0	1	2	0
18	BREITENBACHSTR. / HOLZHAUSER STR. / SEEGARTENSTR.	3	0	0	3	0	1	1	1
19	KAISER-WILHELM-STR. / LEONORENSTR. / SEEGARTENSTR.	3	0	2	0	1	1	2	0
20	GOEBENSTR. / PALLASSTR. / POTSDAMER STR.	3	0	1	1	1	1	1	1
21	PANNIERSTR. / SONNENALLEE	3	0	0	3	0	1	1	1
22	LEHRTER STR. / PERLEBERGER STR. / QUINDESTR.	3	0	1	2	0	1	1	1
23	DANZIGER STR. / EBERSWALDER STR. / KÄTHE STR.	3	0	1	2	0	1	0	2
24	DANZIGER STR. / GREIFSWALDER STR.	3	0	1	2	0	1	2	0
25	EMMENTALER STR. / RESIDENZSTR.	3	0	1	2	0	1	2	0
26	BADSTR. / EXERZIERSTR. / KOLONIESTR. / SEEGARTENSTR.	3	0	1	0	2	2	0	1
27	OSLOER STR. / PRINZENALLEE	3	0	1	2	0	2	0	1
28	BLANKENBURGER STR. / DIETZGENSTR.	3	0	0	2	1	3	0	0
29	GROß-ZIETHENER CHAUSSEE / NEUDECKER STR.	3	0	0	3	0	2	0	1
30	NEUKÖLLNER STR. / ZWICKAUER DAMM / SEEGARTENSTR.	3	0	0	3	0	1	1	1
31	SMETANASTR. / BERLINER ALLEE	3	0	1	2	0	1	1	1
32	ACHILLESSTR. / BUCHER CHAUSSEE	3	0	0	3	0	1	2	0
33	ALARICHSTR. / ARNULFSTR. / ATTI LA STR.	3	0	1	2	0	0	1	2
34	HUNDSTEINWEG / KÖRTINGSTR. / MARIENSTR.	3	0	0	3	0	0	3	0
35	RUMMELSBURGER STR. / SEWANSTR.	3	0	0	2	1	0	2	1
36	BRUNSBÜTTELER DAMM / MAGISTRATSWEG	3	0	1	2	0	0	2	1
37	FALKENBERGER CHAUSSEE / RÜDICKENSSTR.	3	0	1	2	0	0	1	2
38	BADSTR. / PANKSTR. / PRINZENALLEE	3	0	1	2	0	0	1	2
39	PLATZ DER VEREINTEN NATIONEN / PLATZ DER VEREINTEN NATIONEN	3	0	0	3	0	0	0	3



Bild 6-3 Lichtsignal Oranien- / Waidmannslust- / Zabel-Krüger-Damm, Reinickendorf: auffällig viele der Kinderunfälle fanden auf den Furten statt, in der Mehrzahl Fehler der Kraftfahrer, alle diese Unfälle bei Dämmerung bzw. Dunkelheit, wie ist die Beleuchtungssituation am Knotenpunkt? Es ist wiederum jeweils der zweite Teil der Furt betroffen; hier gibt es jeweils keine direkten Leuchten.



Bild 6-4 Lichtsignal Kottbusser Damm / Urbanstraße / Hermannplatz / Sonnenallee, Kreuzberg/Neukölln: Fehler auf beiden Seiten, zu Fuß gehende Kinder und Kraftfahrer missachten das Lichtsignal, alle Unfälle bei Tageslicht.

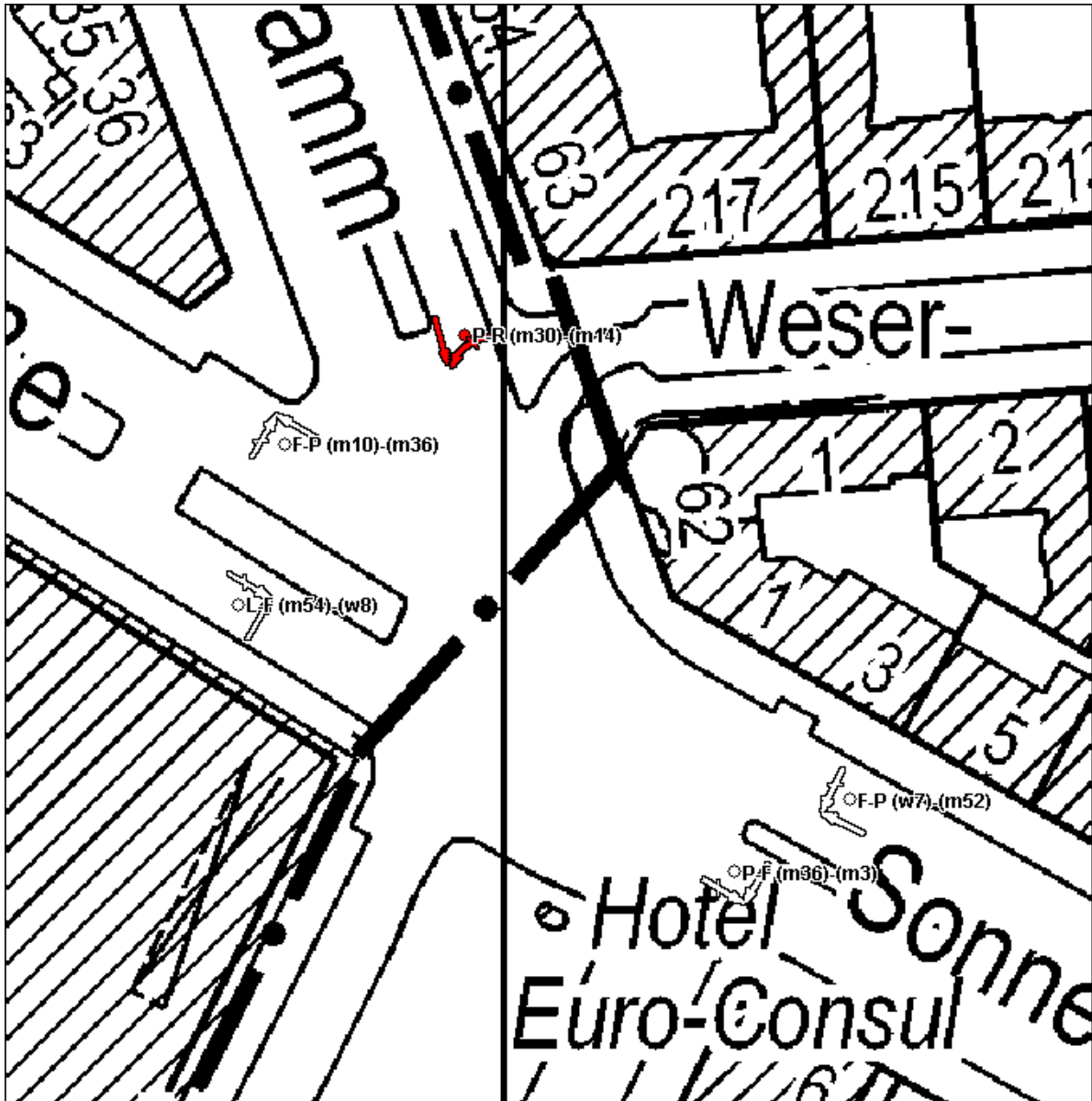
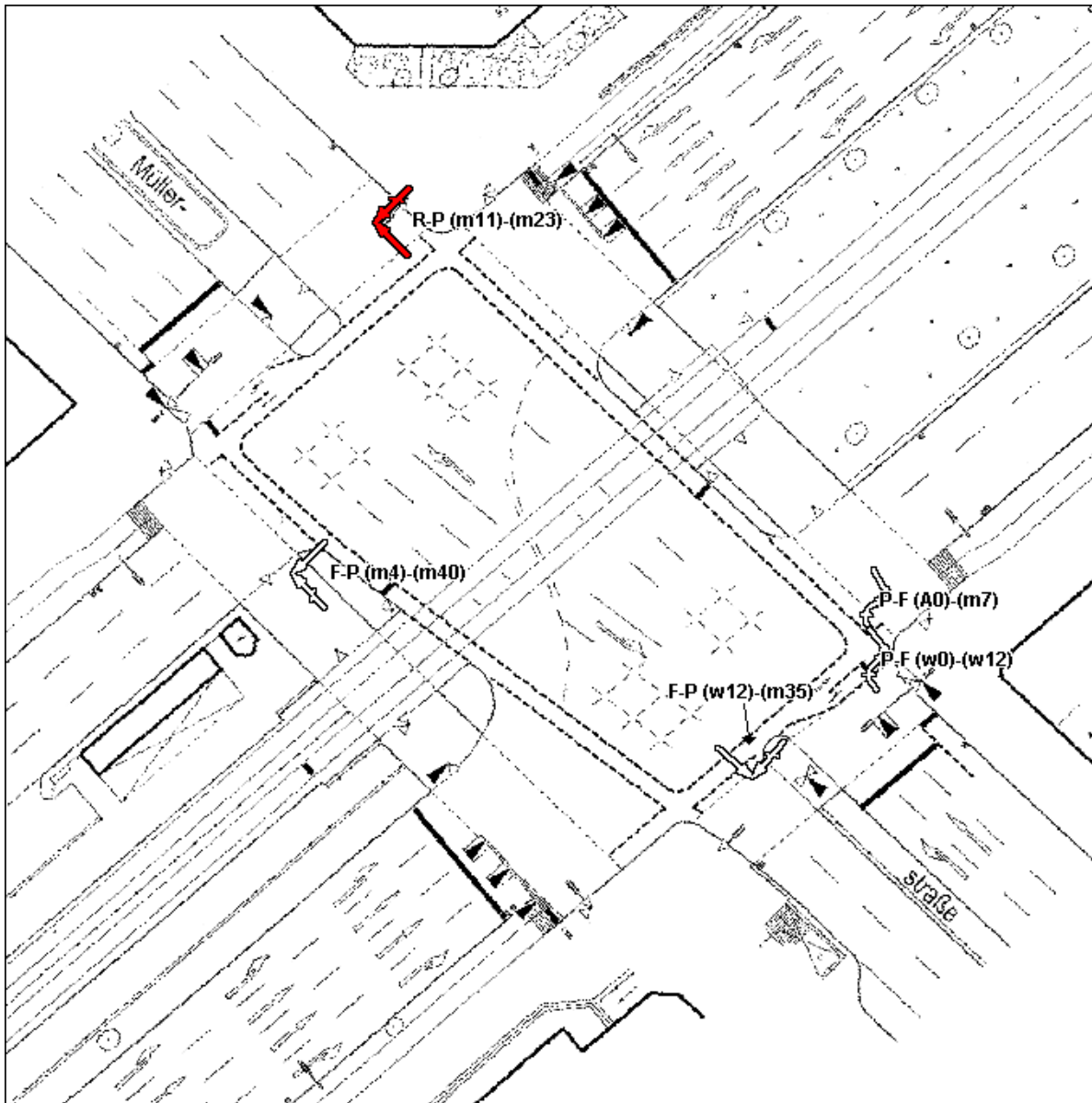


Bild 6-5 Lichtsignal Müllerstraße /Seestraße, Wedding: 2 x Fehler der zu Fußgehenden Kinder mit LSA nicht beachtet, 2 x fehlerhafte Rechtsabbiegen durch Kfz, 1 x Radfahrer fährt auf Gehweg und Furt.



*Bild 6-6 Lichtsignal Dorotheenstraße / Grüne Trift / Müggelheimer Damm /Müggelheimer Straße / Pablo-Neruda-Straße, Treptow-Köpenick: Häufung an der Furt über die Müggelheimer Straße, die Mehrheit der Unfälle bei Dunkelheit, ist die zweite Furt ausreichend beleuchtet? Welche Rolle spielt die Straßenbahnhaltestelle? Die Linksabbieger müssen aus der Grünen Trift kommen; haben sie lange gewartet und können die Furt nicht einsehen? Keine Schulwegunfälle.*



*Bild 6-7 LSA Heerstraße / Sandstraße, Spandau: drei Schulwegunfälle, davon 2 x mit Fahrrädern, Konzentration auf südliche Furt Heerstraße; hier zweimal missachteten LSA durch Kinder, befahren der Furt mit einem Fahrrad. Wiederum der zweite Teil der Furt betroffen, die Leuchten sind jeweils auf der Seite mit der Haltlinie angebracht.*

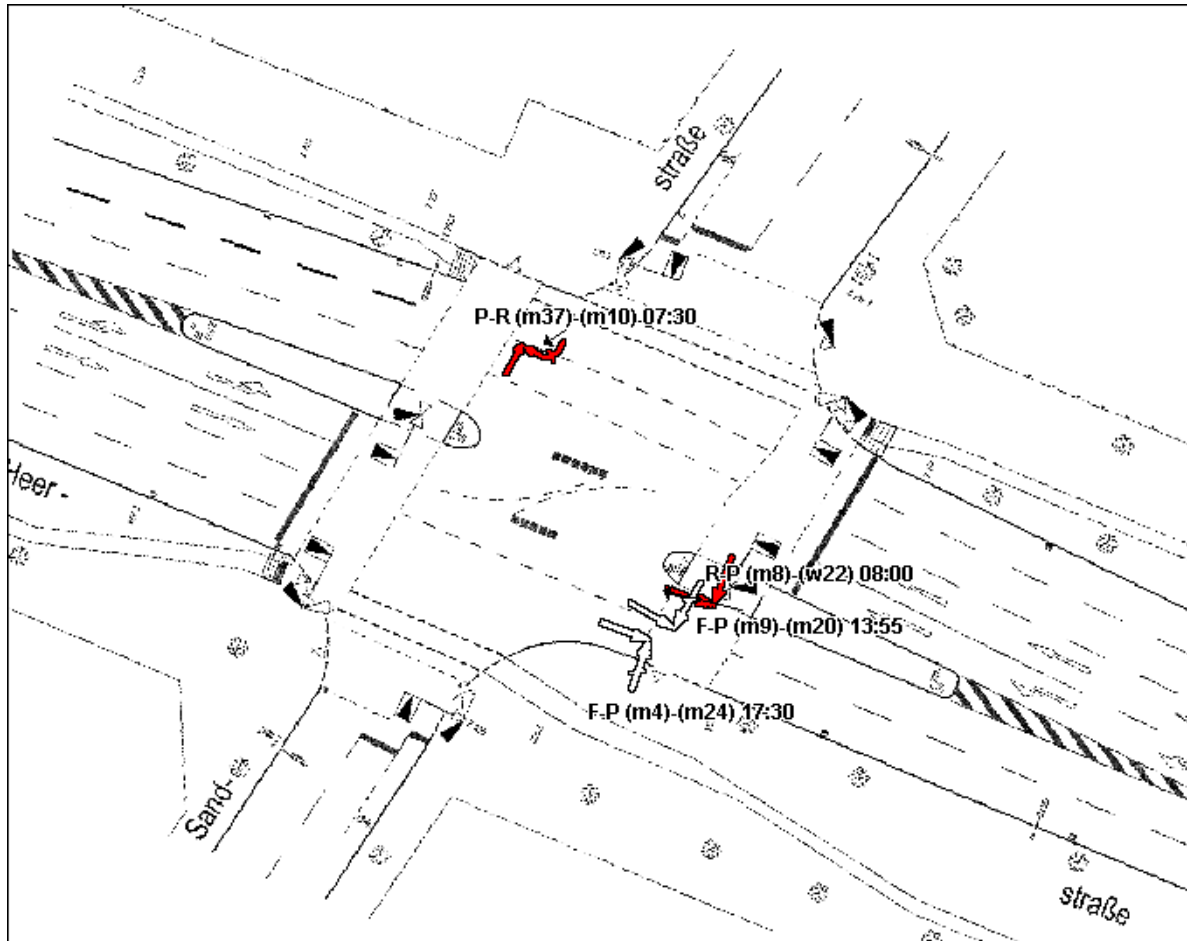


Bild 6-8 LSA Hohenzollerndamm / Uhlandstraße, Wilmsdorf: zur Hälfte Schulwegunfälle, zweimal gehen Kinder bei Rot über die Furt, einmal wird die Furt verbotswidrig mit dem Fahrrad befahren, ein Unfall durch einen Kraftfahrer beim Linksabbiegen in den Hohenzollerndamm, Kinder hatten Vorfahrt. Prüfen ob in der südöstlichen Furt der Gehweg vorgezogen werden könnte, hier ist Parken am rechten Fahrbahnrand erlaubt.



2. Teil der Furt ohne direkte Beleuchtung; Lage außerdem abgesetzt wegen Einfahrt Grundstück.



Bild 6-9 LSA Flughafenstr./Karl-Marx-Straße/Fuldastraße, Neukölln: Konzentration von Fußgängerunfällen auf der nördlichen Furt zwischen U-Bahnausgang und Fuldastraße, sehr kurze Grünzeit, schnelle Kraftfahrzeuge, zwei Streifen zu überqueren; Studie ergab Rückbau auf einen Fahrstreifen und Angebotsstreifen Fahrrad wäre zweckmäßig. Probleme seit Jahren.

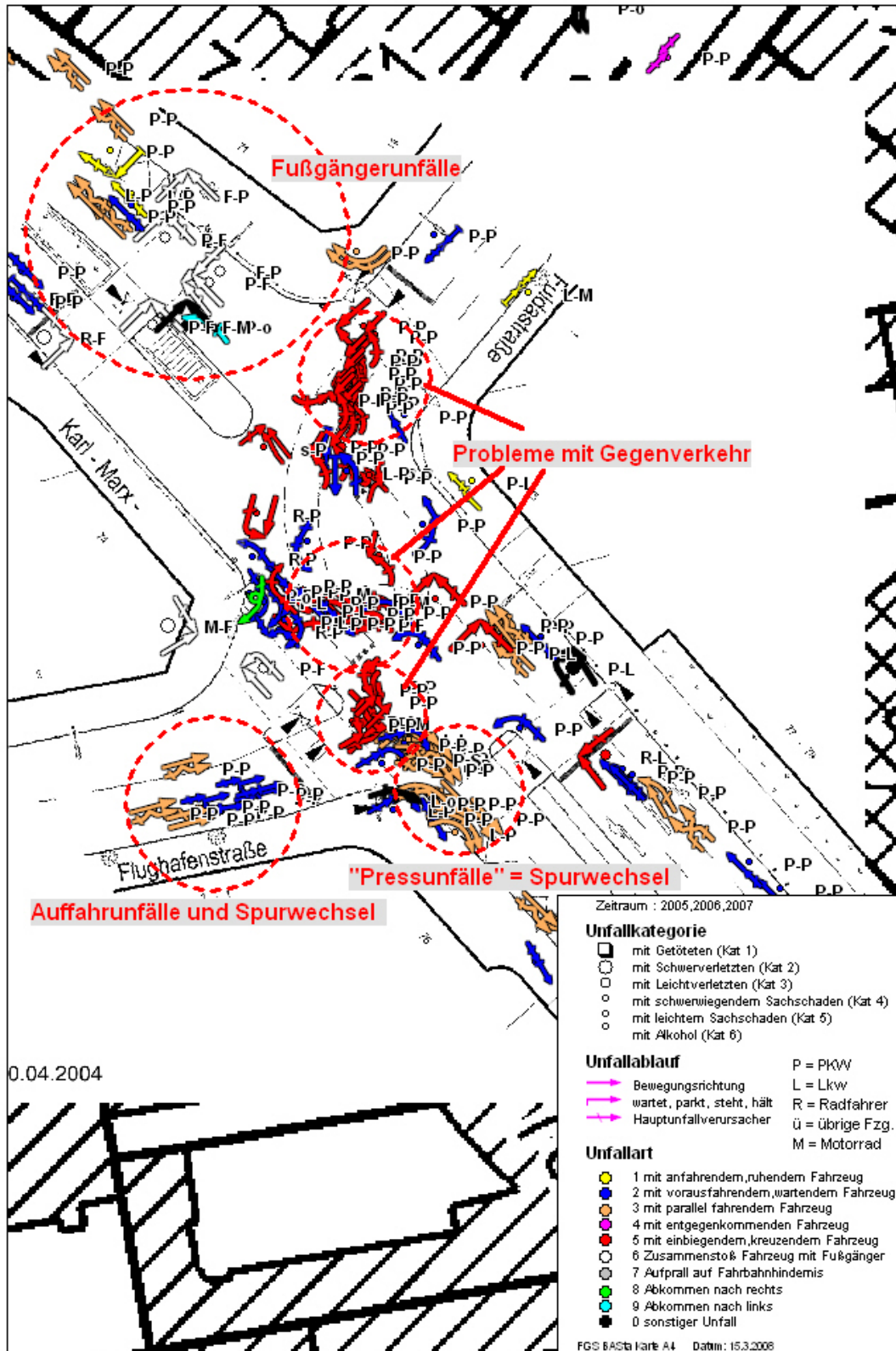
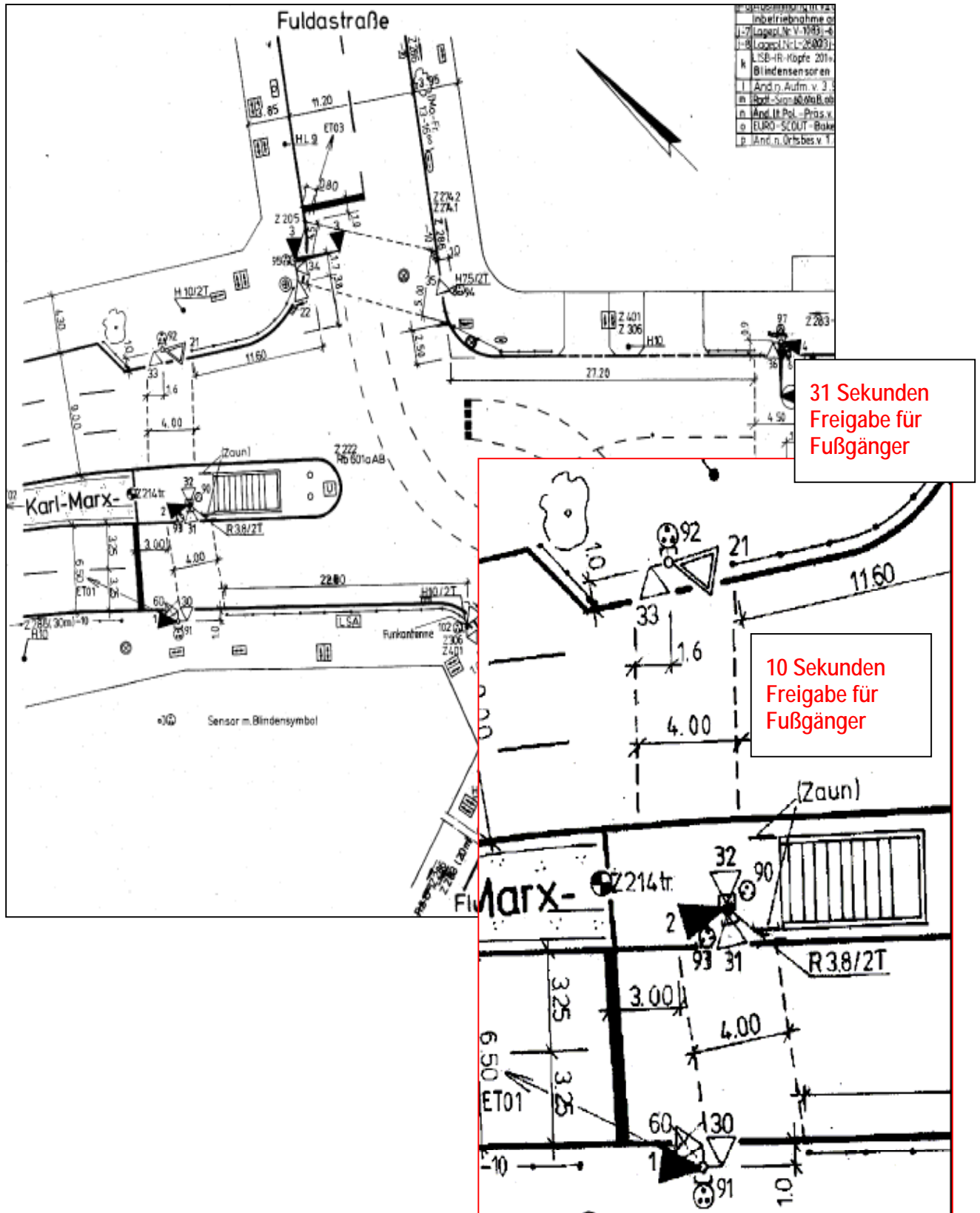


Bild 6-10 Signalzeitenplan (Tagesplan Nr.1 8:00 -15:00) LSA Flughafenstr./Karl-Marx-Straße/Fuldastraße, aus VTU, Quelle Nuon: auch im Frühspitzen- und Spätspitzenplan sind für die Fußgängersignalgruppe 32-33 nur 10 Sekunden vorgesehen. Die Verkehrsbelastung beträgt etwa 1500 Fußgänger pro Stunde, schubweise verstärkt mit der Ankunft der U-Bahn.





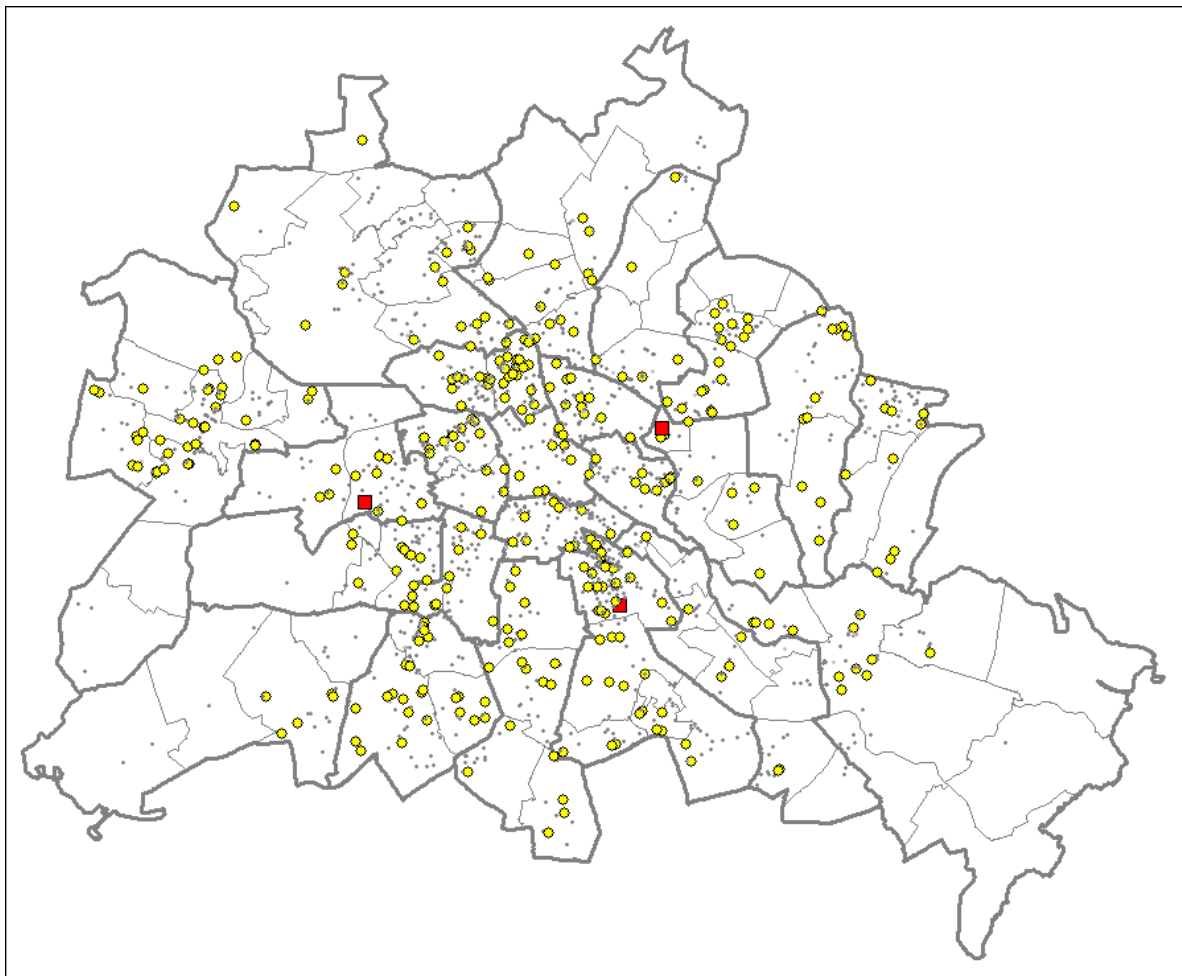
*Bild 6-11 Fußgänger queren bei Rot, Karl-Marx-Straße/Fuldastraße, Fußgängersignalgruppe 32-33.  
(Schutzblinker ist aus: siehe Kreis)*



## 7 Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern

Es gab drei Unfälle mit getöteten zu Fuß gehenden Kindern (in Charlottenburg, Neukölln und Lichtenberg); 349 Unfälle mit Schwerverletzten und 1146 Unfälle mit Leichtverletzten mit der Beteiligung von Kindern.

Bild 7-1 Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern 2005-2007 in den Berliner Ortsteilen nach Unfallkategorie



Fußunfälle mit Kindern Berlin 2005-2007, nach Unfallkategorie	
■ Unfall mit Getöteten	(3)
● Unfall mit Schwerverletztem	(349)
• Unfall mit Leichtverletztem	(1146)
• Unfall mit schw. Sachschaden	(1)
• Unfall mit leichtem Sachschaden	(53)

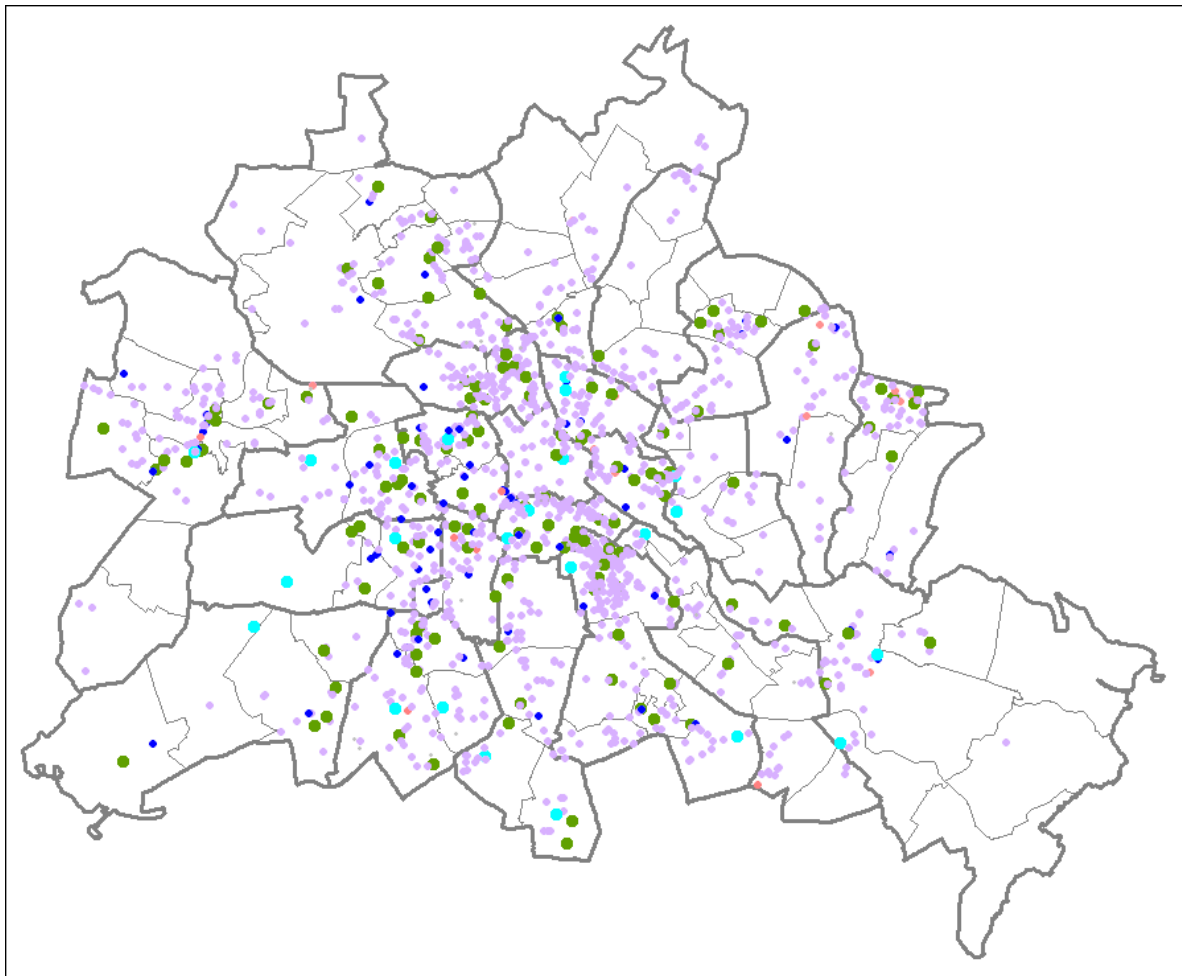
In den drei Untersuchungsjahren gab es 1.552 Unfälle bei den zukußgehende Kinder beteiligt waren. Die meisten dieser Unfälle (1.286) ereigneten sich auf der Fahrbahn, 134 auf dem Gehweg und 70 auf dem Radweg. Da es sich vor allem um Querungsunfälle handelt sind die Unfallkosten je Unfall mit 45.000 € je Unfall bei Unfällen auf der Fahrbahn am höchsten.

*Bild 7-2 Unfälle mit zukußgehenden Kindern 2005-2007 nach Straßenteil*

<b>Straßenteil zukußgehende Kinder</b>	<b>Anzahl 2005-2007</b>	<b>Unfallkosten in T€</b>	<b>Kosten je Unfall</b>
Fahrbahn	1286	58.169,91 €	45,23 €
ohne Angabe	19	761,82 €	40,10 €
Busspur	8	227,01 €	28,38 €
Gehweg	134	3.688,42 €	27,53 €
Radweg	70	1.746,55 €	24,95 €
Rad/Gehweg	23	527,13 €	22,92 €
Nebenfahrbahn/s	12	272,00 €	22,67 €
	1552	65.392,85 €	30,25 €

Die weitaus meisten Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern wurden im Ortsteil Neukölln<sup>15</sup> mit 130 registriert, in Kreuzberg waren es 95, in Gesundbrunnen 76, in Charlottenburg 55, in Prenzlauer Berg 53 und in Wedding 52. Die Relativierung mit den Einwohnern wurde bereits erwähnt, hier geht es jetzt vor allem darum noch weitere Bereiche zu finden die als Häufungsstellen bzw. in diesem Fall als Häufungslinien gelten können.

Bild 7-3 Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern 2005-2007 in den Berliner Ortsteilen nach Unfallort



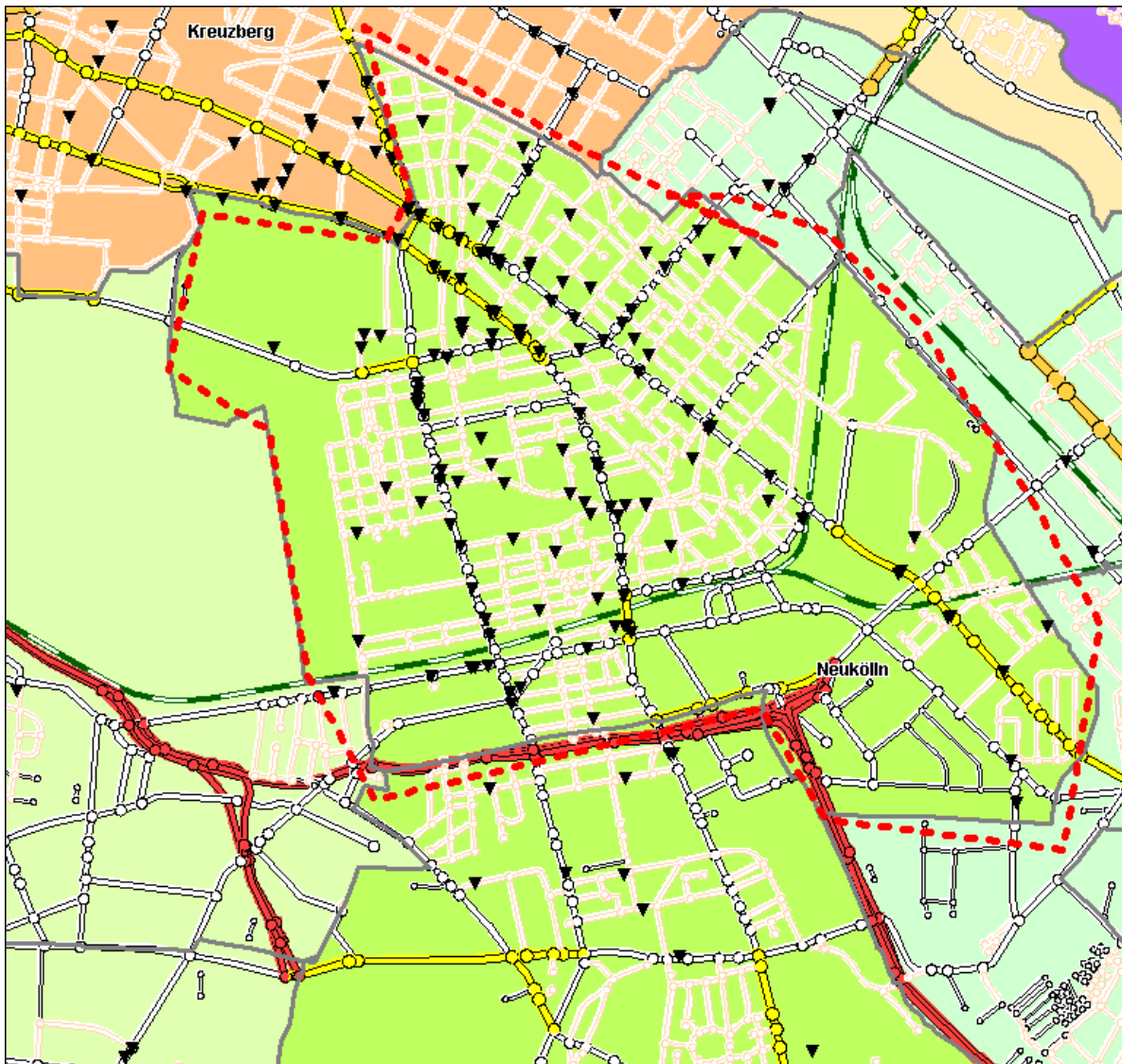
Fußunfälle nach Unfallort Berlin 2005-2007	
● Busspur	(8)
● Fahrbahn	(1286)
● Gehweg	(134)
● Nebenfahrbahn/s	(12)
● ohne Angabe /ni	(19)
● Rad/Gehweg	(23)
● Radweg	(70)

<sup>15</sup> Zum Bezirk Neukölln gehören die Ortsteile (Neukölln, Britz, Buckow, Rudow, Gropiusstadt).

Die Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern finden sich vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen Karl-Marx-Straße, Sonnenallee, Hermannstraße und Hermannplatz. Dabei sind sowohl Knotenpunkte mit Lichtsignal als auch ohne Lichtsignal betroffen. Im Bericht befinden sich hierzu bereits Vorschläge.

Es ist aber auch das Nebenstraßenetz<sup>16</sup> betroffen, wobei hier keine Häufungen zu erkennen sind.

Bild 7-4 Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern 2005-2007 im Ortsteil Neukölln



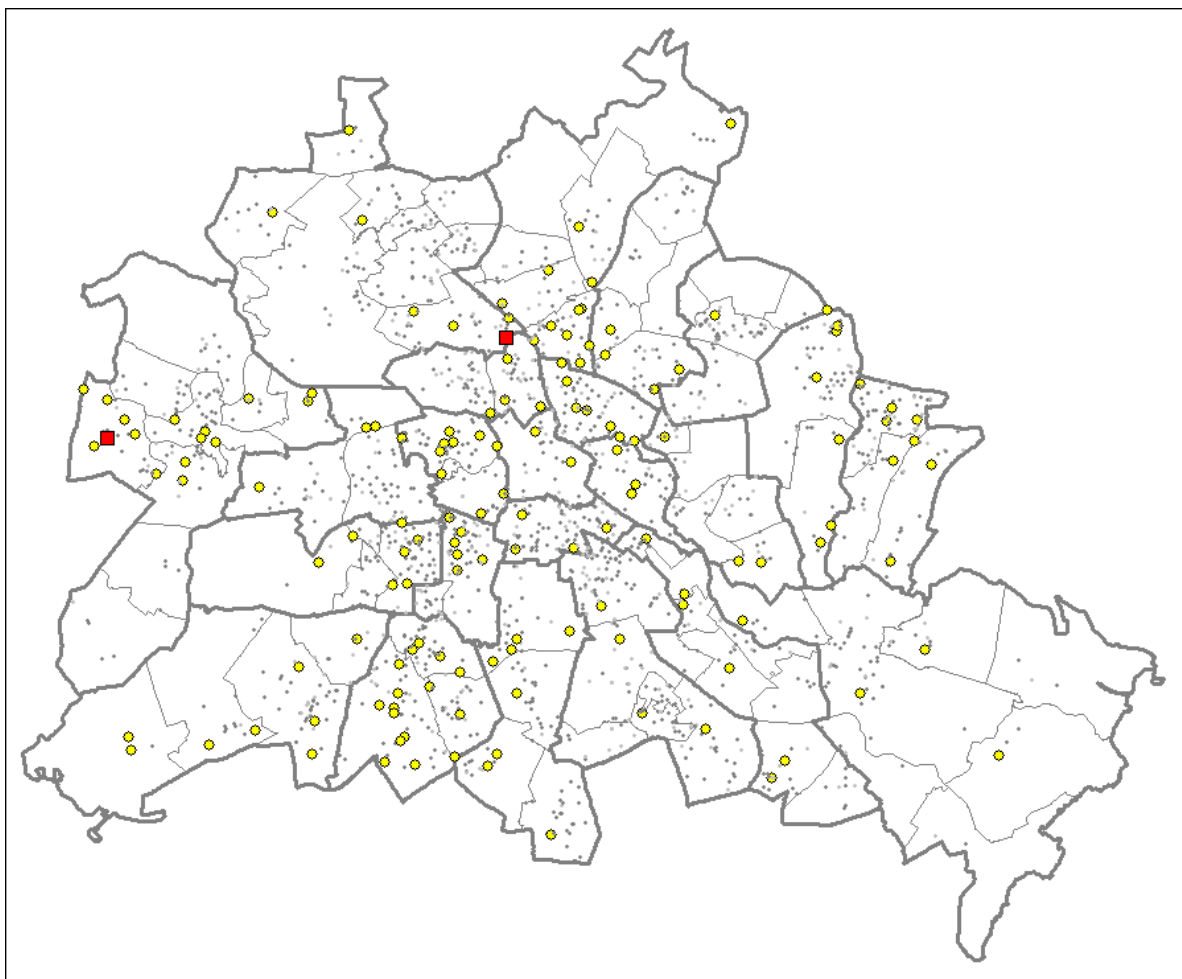
<sup>16</sup> Das Nebenstraßenetz ist mit einer rötlichen Färbung gekennzeichnet.

## 8 Unfälle mit radfahrenden Kindern

Es wurde der Frage nachgegangen, ob es in der Fahrradinfrastruktur örtlich erkennbare Schwächen gibt, die mit baulichen Mitteln zu beheben sind. Hierzu wurden die Unfälle mit radfahrenden Kindern aus der Dreijahreskarte in den Ortsteilen dargestellt.

In den Untersuchungsjahren gab es 2 Unfälle mit getöteten radfahrenden Kindern (in Spandau und Reinickendorf) und 148 Unfälle mit schwerverletzten Kindern sowie 1249 Unfälle mit leichtverletzten radfahrenden Kindern; 408 mal entstand schwerwiegender Sachschaden (keine Verletzungen).

Bild 8-1 Unfälle mit radfahrenden Kindern 2005-2007 in den Berliner Ortsteilen nach Unfallkategorie



Radunfälle mit Kindern  
Berlin 2005-2007, nach Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten (2)
- Unfall mit Schwerverletztem (148)
- Unfall mit Leichtverletztem (1249)
- Unfall mit schw. Sachschaden (408)

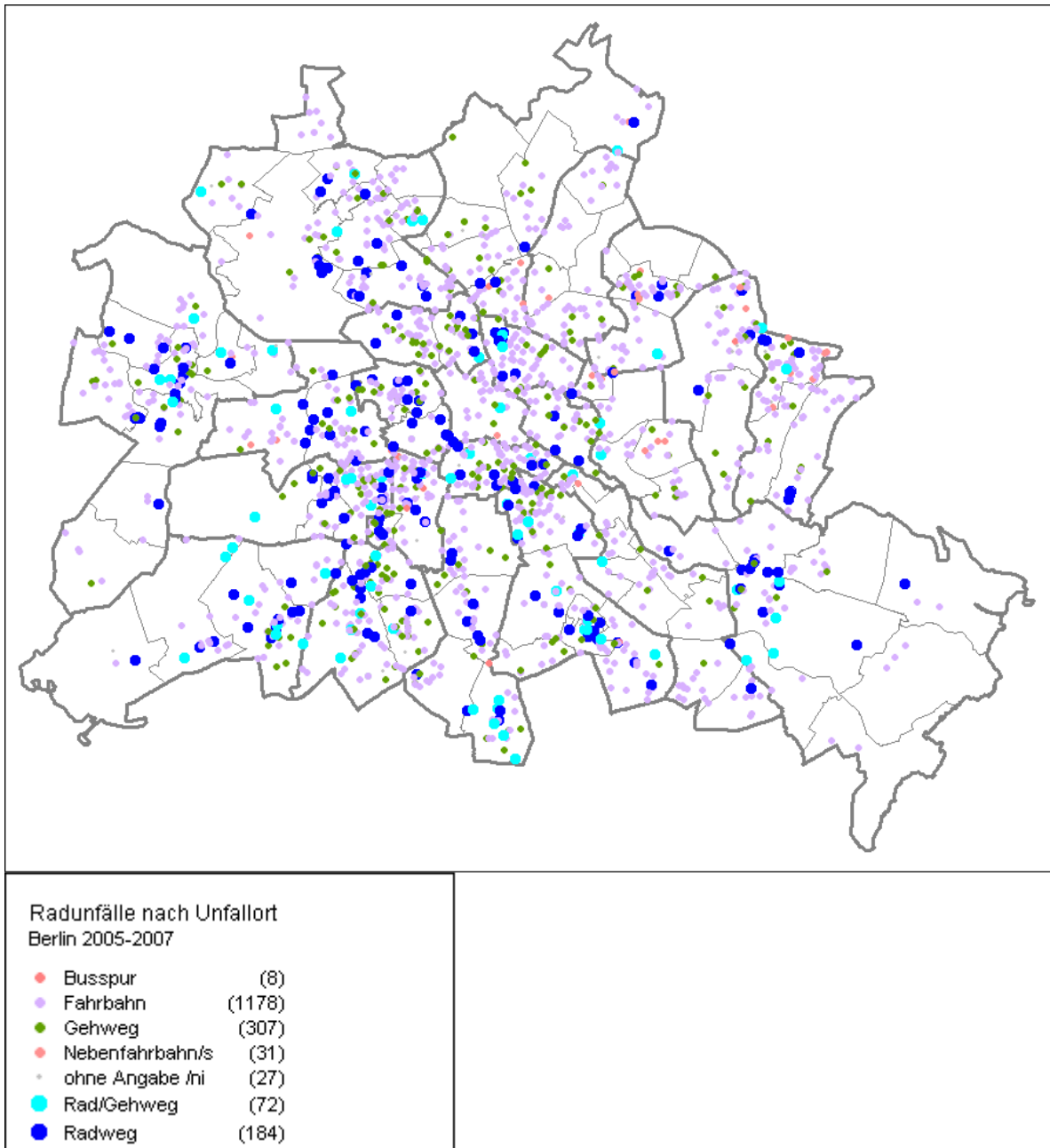
Die Mehrzahl der Unfälle mit radfahrenden Kindern wurden auf der Fahrbahn registriert (1178), 307 radfahrende Kinder verunglückten auf dem Gehweg, 184 auf dem Radweg. Die höchsten Einzelunfallkosten entstanden bei Unfällen von Kindern auf Busspuren (44.800 Euro/je Unfall), gefolgt von Unfällen auf Gehwegen mit 23.400 €/je Unfall und auf Radwegen mit 21.300 €/je Unfall.

*Bild 8-2 Unfälle mit radfahrenden Kindern 2005-2007 nach Straßenteil*

<b>Straßenteil Radfahrende Kinder</b>	<b>Anzahl 2005-2007</b>	<b>Unfallkosten in T€</b>	<b>Kosten je Unfall</b>
Busspur	8	358,41 €	44,80 €
Gehweg	307	7.185,09 €	23,40 €
Radweg	184	3.926,15 €	21,34 €
Fahrbahn	1178	24.685,84 €	20,96 €
ohne Angabe	27	555,25 €	20,56 €
Rad/Gehweg	72	1.318,60 €	18,31 €
Nebenfahrbahn/s	31	555,25 €	17,91 €
	1807	38.584,60 €	23,90 €

Die Ortsteile mit mehr als 50 Unfällen mit radfahrenden Kindern in drei Jahren waren mit 86 Unfällen Kreuzberg, Charlottenburg (66), Wilmersdorf (62), Neukölln (59), Lichtenfelde (58), Schöneberg (56), Hellersdorf (55) und Prenzlauer Berg (52). Fast alle dieser Ortsteile bzw. Bezirke sind Innenstadtbereiche, so dass sich in diesen Zahlen vor allem die Anzahl von Einwohnern und deren Kinder widerspiegeln.

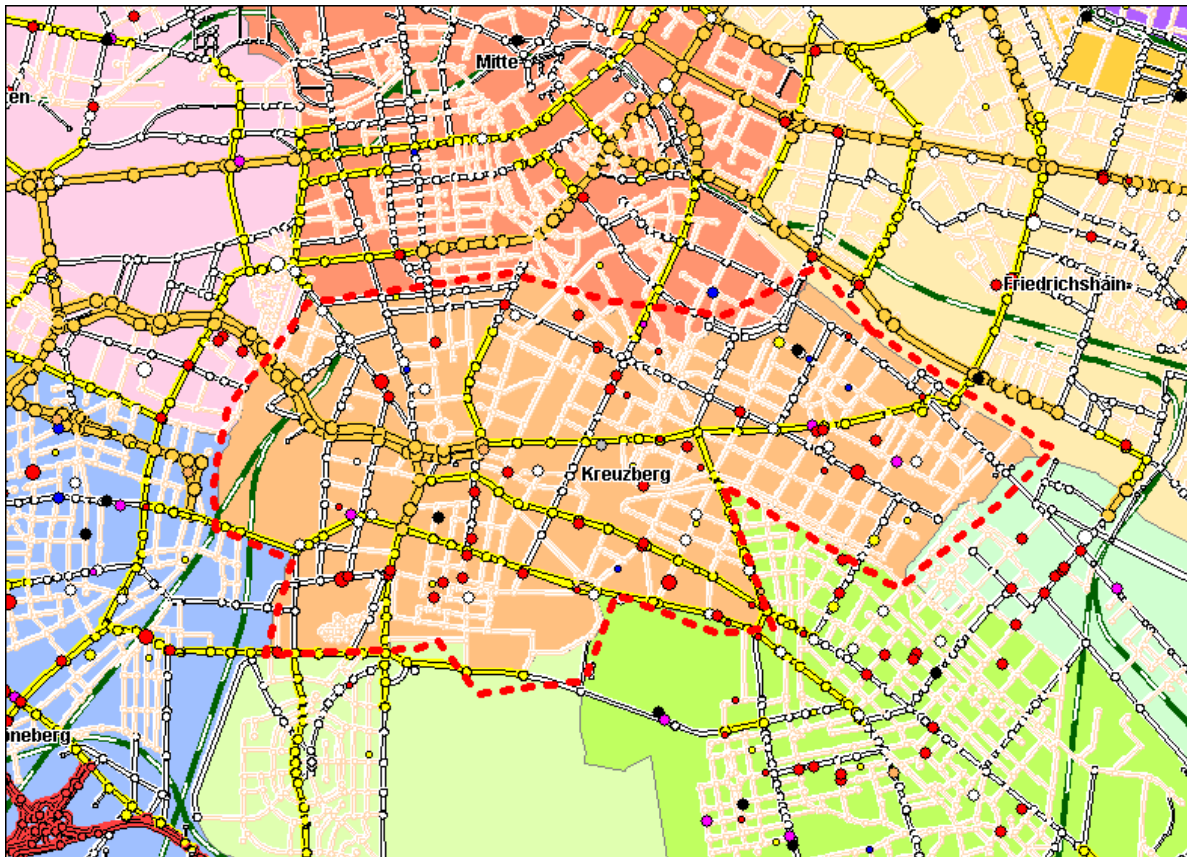
Bild 8-3 Unfälle mit radfahrenden Kindern 2005-2007 in den Berliner Ortsteilen nach Unfallort





Bestimmte Unfallhäufungslinien können bei Unfällen mit der Beteiligung von radfahrenden Kindern nicht gefunden werden. Am Beispiel Kreuzberg, als Bezirk mit den meisten Unfällen mit radfahrenden Kindern zeigt sich eine weitgehende räumliche Streuung der Unfälle. Auch wiederkehrende Ereignisse im Zuge von Straßenlinien sind nicht auszumachen.

*Bild 8-4 Unfälle mit radfahrenden Kindern 2005-2007 im Ortsteil/Bezirk Kreuzberg*



## 9 Fazit

### 9.1 Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich des Engineering

Die Suche nach Maßnahmen aus dem Straßenbaubereich zur Verminderung von Kinderverkehrsunfällen gestaltet sich schwierig. Die Unfälle häufen sich nicht im erwarteten Umfang, es gab nur eine Stelle, die in allen drei Untersuchungsjahren auffiel.

Die Bereiche vor den Berliner Grundschulen können als unfallfrei gelten, erst unter Einbeziehung eines Radius von 200 m um die Grundschule werden etwa 20% der Kinderunfälle gefunden. Die Unfälle stehen jedoch in den wenigsten Fällen im Zusammenhang mit den im Bereich befindlichen Schulen, vielmehr handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen, die in der Nähe liegen.

Anders als beim Thema radfahrende Kinder ergeben sich beim Thema Kinder als Fußgänger Ansatzpunkte, die straßenbauliche Aktivitäten betreffen:

- Es gibt im Straßennetz Stellen, zumeist an Einmündungen gelegen, bei denen die Überquerung der Straße (in der Regel eine Hauptverkehrsstraße) durch Gehwegvorstreckungen erleichtert werden kann.
- Es sind ferner Stellen im Straßennetz zu finden, bei denen aufgrund von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z.B. U-Bahneingänge auf dem Mittelstreifen oder Haltestellen der Straßenbahn in Mittellage) ein erhöhter Bedarf an sicheren Querungsmöglichkeiten besteht. Ergänzend zu den Gehwegvorstreckungen kommen hier Lichtsignale bzw. Anforderungs-FGÜ in Frage.
- Falls bereits ein Lichtsignal vorhanden ist und trotzdem Kinderunfälle zu beobachten sind kommen folgende Maßnahmen in Frage:
  - Da Kinderunfälle an Lichtsignalen häufiger als der Durchschnitt bei Dämmerung oder Dunkelheit geschehen, sollte die Straßenbeleuchtung direkt am Lichtsignal geprüft werden. Besonders lohnend kann es sein, den nur durch Schutzblinker oder gar nicht gesicherten zweiten Teil der Furt besser zu beleuchten<sup>17</sup>. Vor allem Linksabbieger und querende Kinder können sich manchmal offenbar schlecht erkennen. Bei neuen Anlagen oder beim Umbau von LSA sollte die Beleuchtung der „zweiten“ Furt bei Straßen mit Mittelstreifen bzw. des Teils der Furt ohne Haltlinie in Zukunft Standard sein.
  - Insbesondere an U-Bahnhaltestellen können die Freigabezeiten für Fußgänger zu gering bemessen sein, so dass die Wartezeit als zu lang empfunden wird und unter hohem Risiko gequert wird.
- Die Häufungsstelle am Senftenberger Ring, die in mehreren Jahren immer wiederhervortrat sollte im Rahmen einer eingehenden Untersuchung beobachtet werden; es sind voraussichtlich tiefgreifende verkehrsplanerische Anstrengungen bis zur Verlegung von Parkhauseinfahrten oder Zugängen zum Einkaufszentrum zu diskutieren, die Stelle wäre jedoch vermutlich mit einer Lichtsignalregelung im wesentlichen in den Griff zu bekommen.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Es ist beim LSA-Bau üblich, die Kfz-Signalgruppen an Mast anzubringen der auch die Straßenbeleuchtung trägt. Dieser Kombimast steht jedoch genau dort, wo die Haltlinie für eine relativ sichere Querungsmöglichkeit sorgt. Auf der gegenüberliegenden, bei Straßen mit Mittelstreifen relativ weit weg und damit schlechter beleuchteten Seite, gibt es häufig nur einen Kurzmast für die Fußgängersignale und ggf. den Schutzblinker.

<sup>18</sup> Hierzu müsste vom Grundsatz abgewichen werden, dass in Tempo-30-km/h-Zonen Lichtsignale nicht notwendig sind.

Es sollte bei der Unfallkommission der Stadt Berlin geprüft werden, ob die im Bericht genannten auffälligen Stellen bereits in Bearbeitung sind oder ob weitergehende bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zweckmäßig sind.

Es wird vorgeschlagen, in Zukunft die Grenzwerte auf 2 Kinderunfälle an einem Abschnitt/Knotenpunkt je Jahr und auf 3 Kinderunfälle an einem Abschnitt/Knotenpunkt in drei Jahren herabzusetzen. Damit kann dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Häufungsstellen für die Verkehrsteilnehmergruppe sehr schnell auftreten und wieder verschwinden können. Trotzdem lohnt es sich auch kleinsten Hinweisen auf Sicherheitsdefizite nachzugehen.

## 9.2 Vorschläge für Maßnahmen aus dem Bereich der Überwachung

Es war darzustellen, ob örtlich darstellbare Bereiche in Berlin zu finden sind, bei denen gezielte Überwachungsmaßnahmen

- der Fahrradausstattung (Ordnungsamt/Schule)
- einzelner Querungsstellen und FGÜ
- einzelner Lichtsignalanlagen
- einzelner Radwegabschnitte
- einzelner Bereiche im Nebennetz

sinnvoll erscheinen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass aufgrund der geringen Häufung von Unfallereignissen bei Kinderverkehrsunfällen es eher angeraten ist, allgemeine Überwachungsmaßnahmen vorzuschlagen.

Es sind folgende Maßnahmen denkbar:

- An den Abstellplätzen der Schulen könnten die Ordnungsämter regelmäßig die Ausrüstung der Fahrräder mit Beleuchtung und funktionierenden Bremsen überprüfen. Bei Mängeln sollte dann das Fahrrad zur Abnahme vorgeführt werden.
- Die bisher schon durchgeführten Fahrradkontrollen der Polizei im laufenden Verkehr sollten im Unterricht besprochen werden und damit in das Bewusstsein der Kinder gehoben werden.
- Es wird empfohlen, das Thema Fahrradhelm auf die Agenda zu setzen, um einerseits schwere Verletzungen sofort zu vermeiden und andererseits durch den Helm deutlich zu machen, dass vom Fahrrad eine Betriebsgefahr ausgeht.
- Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung kann die Polizei, vielleicht auch in Form von einem öffentlichkeitsbegleiteten Vorgehen, auf die Einhaltung der Vorschriften etwa an LSA dringen. Dazu können das Fahren mit Fahrrädern auf LSA-Furten oder das Missachten des Rot für Fußgänger gehören. Aber auch in Richtung Kraftfahrer sollte vor allem der 2. Teil der Fußgängerfurt, wie bereits erläutert beobachtet werden. Hier sind in der Untersuchung Problembereiche genannt worden.

### 9.3 Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Es sollten anhand der Belastung mit Kinderunfällen die Bereiche identifiziert werden, in denen die Intensivierung von verkehrserzieherischen Maßnahmen besonders dringlich erscheint. Hierbei sollte auch eine Differenzierung nach Tageszeiten vorgenommen werden. Anhand der festgestellten Struktur des Unfallgeschehens in diesen Bereichen sollen konkrete Defizite benannt werden.

Wie bereits erläutert, sind die unmittelbaren Bereiche vor Grundschulen fast unfallfrei. Insbesondere beim Thema radfahrende Kinder können nur die allgemeinen Hinweise gegeben werden, die auch für die erwachsenen Radfahrer gelten. Diese Hinweise sind jedoch nicht dem Baubereich oder Verkehrsregelungsbereich zuzuordnen, sondern eher als verkehrserzieherische Hinweise zu verstehen.

- Es ist besonders gefährlich auf Radwegen in die falsche Richtung zu fahren,
- es ist immer kritisch die anderen Verkehrsteilnehmer zu überraschen, zum Beispiel indem man eine Fußgängerfurt an einem Lichtsignal mit dem Fahrrad befährt anstatt zu schieben,
- auch radfahrende Kinder müssen immer auf der Hut sein an Einfahrten zu Grundstücken sowie an Kreuzungen und Einmündungen und sollten trotz Vorfahrt auf die einbiegenden Kraftfahrer achten und zur Not auf die Vorfahrt verzichten.

Daneben gibt es die bekannten verkehrserzieherischen Hinweise vor allem an die Eltern kleinerer Kinder (bis 3-4 Jahre): in dieser Altersgruppe ist ständig damit zu rechnen, dass die Kinder unkontrolliert auf die Fahrbahn laufen. Auch bei älteren Kindern bis 10 Jahre kommen immer wieder Situationen vor, bei denen die anderen Verkehrsteilnehmer durch plötzliches Queren von Fahrbahnen überrascht werden (Bild 9-1). Die Bereiche entsprechen den bereits bekannten Ortsteilen mit vielen Unfällen (Neukölln, Kreuzberg, Gesundbrunnen, Charlottenburg).

Bild 9-1 Kinderunfälle mit Schuldzuweisung „falsches Verhalten Fußgänger: abruptes Hervortreten“, Berlin 2005-2007

