

Folgen der StVO-Änderung für das Verkehrsverhalten von Kraftfahrern beim Auftreten von Kindern

1 Einführung

In den letzten Jahren waren zahlreiche Maßnahmen darauf ausgerichtet, die Unfallgefährdung von Kindern im Straßenverkehr zu verringern. Auf Grund des bei Kindern nicht oder nur beschränkt geltenden Vertrauensgrundsatzes wird der Kraftfahrer zunehmend stärker in die Verantwortung einbezogen. Vom Kraftfahrer werden innerorts – vor allem in Wohngebieten – wesentliche Veränderungen im Fahrverhalten verlangt. Insbesondere geht es darum, mit größerer Sorgfalt zu fahren und sich auf Risikosituationen besser einzustellen.

2 StVO-Änderung

Ausgehend von dieser Zielprojektion brachte die im Jahre 1980 vorgenommene Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Reihe neuer Verhaltensvorschriften, von denen zwei für das Thema von besonderer Bedeutung sind [1].

In § 42 StVO wurde ein neues Verkehrsschild (Zeichen 325/326) zur Kennzeichnung verkehrsberuhigter Bereiche aufgenommen (Bild 1).

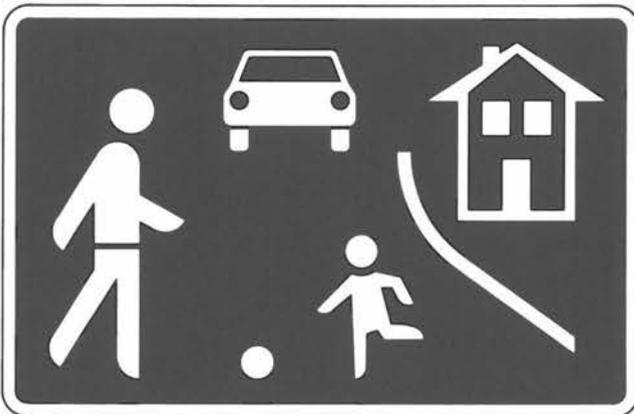


Bild 1: Beschilderung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Innerhalb dieses Bereichs gilt u. a., daß Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen. Kinderspiele sind überall erlaubt. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.

Die Vorschrift schreibt also ein Arrangement zwischen den Verkehrsarten vor. Die ersten Erfahrungen zeigen, daß die Wirksamkeit unterschiedlich beurteilt wird und mit den jeweiligen baulichen Bedingungen in einem engen Zusammenhang gesehen werden muß. Da in der Regel eine spezielle bauliche Neugestaltung der Straße erforderlich ist, ist der Einsatz von Zeichen 325 sehr begrenzt [2].

Eine wesentlich weitreichendere Bestimmung, die sich gezielt nur an den Kraftfahrer richtet, ist nunmehr in § 3 Abs. 2 StVO enthalten. Dort heißt es:

„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist“.

Diese Regelung wird nicht durch ein Schild oder ähnliche Hilfsmittel angezeigt. Sie gilt allgemein und überall.

Es handelt sich um eine Kombination von Wirk- und Verhaltensvorschrift mit primär vorbeugendem Charakter, d. h. es wird vom Kraftfahrer verlangt, das Äußerste zu tun, um eine Gefährdung der genannten Gruppen zu vermeiden [3]. Er muß z. B. bei Kindern am Straßenrand damit rechnen, daß sie auf die Straße laufen. Er muß aber auch die äußeren Umstände – z. B. die Art der Bebauung oder die Tageszeit – in seine Fahrverhaltensentscheidungen einbeziehen und ggf. prophylaktisch langsamer fahren. Es wird also eine gewisse Antizipationsfähigkeit beim Kraftfahrer vorausgesetzt.

Hier stellt sich nun die Frage nach der Erfüllbarkeit derartigen Sorgfaltsgebote. Schon in den ersten Veröffentlichungen wurden diesbezüglich auch kritische Stellungnahmen abgegeben [4]. So ist z. B. die Identifizierung und Abgrenzung etwa der älteren Menschen nicht immer einfach bzw. eindeutig vorzunehmen. Die Situation, in der so gehandelt werden muß, ist nicht näher definiert.

Es erschien daher geboten, die Auswirkungen dieser neuen Bestimmung einmal in der Praxis zu untersuchen, wobei es zunächst weniger darum ging, eine Wirksamkeitsanalyse durchzuführen, sondern der Frage nachzugehen, ob im Fahrverhalten der Kraftfahrer im Sinne der StVO-Vorgaben Veränderungen eingetreten sind.

3 Ergebnisse einer empirischen Studie zur Analyse des Fahrverhaltens in der Praxis

Um zur Klärung dieser Fragen beizutragen, wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahre 1981 eine empirische Untersuchung durchgeführt. Über dieses Projekt möchte ich hier kurz berichten.

Ziel war es, die Bekanntheit der StVO-Änderung festzustellen und das Verhalten von Kraftfahrern beim Auftreten von Kindern im realen Verkehr zu analysieren. Besonders schwierig gestaltet sich hierbei der Zugriff auf den Fahrer, der notwendig ist, um die Zusammenhänge zwischen StVO-Kenntnissen und Fahrverhalten herstellen zu können. Polizeiliche Mithilfe wurde wegen der Gefahr verfälschter Antworten ausgeschieden. Auch Kinder am Straßenrand experimentell darzubieten, kam aus Sicherheitsgründen nicht in Frage. In dem Projekt wurden daher neben Beobachtungen des Gesamtverkehrs ausgedehnte Testfahrten mit Versuchspersonen und Befragungen durchgeführt. Es konnten etwa 600 zufällige Begegnungssituationen ausgewertet werden.

Die Ergebnisse der Studie [5] zeigen, daß die Änderung von § 3 Abs. 2 StVO sich bisher im praktischen Fahrverhalten

kaum niedergeschlagen hat. Die Neuregelungen waren inhaltlich noch kaum bekannt. An den Kindern am Straßenrand wurde mit relativ hoher Geschwindigkeit (im Mittel knapp unter 50 km/h) vorbeigefahren (Bild 2). Eine systematische Bremsbereitschaft war nicht zu erkennen. Als Risikovorsorge wurde von den Versuchspersonen in erster Linie erhöhte Aufmerksamkeit geltend gemacht.

Bei der Befragung ergaben sich Unklarheiten darüber, welche Geschwindigkeit für Begegnungen mit Kindern angemessen sei.

Eine Präzisierung wurde von den Befragten für wünschenswert gehalten. Vielfach wurde auf Tempo 50 als vermeintliche Regelgeschwindigkeit hingewiesen.

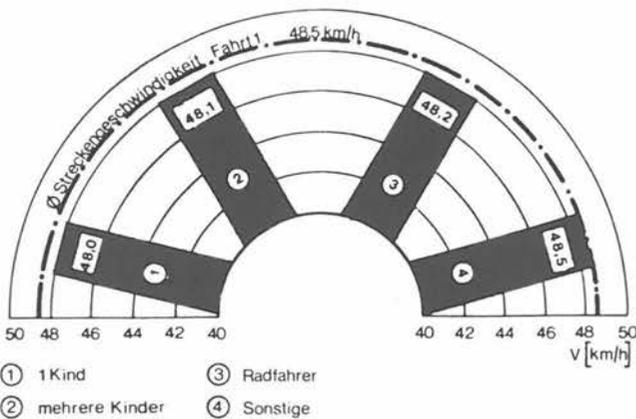


Bild 2: Mittlere Begegnungsgeschwindigkeit auf der Geraden bei verschiedenen Begegnungsobjekten, Fahrt 1

Auch nach der in der Untersuchung durchgeführten Verkehrsaufklärung wurden größere Veränderungen in der Situationsorientierung der Fahrweise nicht beobachtet. Das allgemeine Geschwindigkeitsniveau der Fahrten lag jedoch deutlich niedriger (etwa 6 km/h) – eine Tatsache, die bei Risikobetrachtungen erheblich ins Gewicht fällt. Es ist also weniger eine punktuelle, sondern mehr eine räumlich ausgerichtete Situationsorientierung erfolgt, wobei die Dauer dieses Effektes offen bleibt.

4 Schlußfolgerungen

Bei einer Wertung der Studie ist zu berücksichtigen, daß es sich um eine kleine Stichprobe handelt, die nicht als repräsentativ anzusehen ist. Hinsichtlich der deutlich gewordenen Unkenntnisse stellt sich jedoch die Frage, in welchem Umfang die Neuregelungen des Jahres 1980 in der Bevölkerung überhaupt bekannt sind. Die Beantwortung dieser Frage ist eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeitsanalyse.

Es erscheint ferner erforderlich, die Ergebnisse in einem größeren Zusammenhang zu sehen. Die meßbaren Größen „Geschwindigkeitsreduktion“ und „Bremsbereitschaft“ dürfen nicht überbewertet werden. Es ist fraglich, ob damit auch die längerfristigen Folgen einer derartigen Maßnahme, die ja primär eine Wirkvorschrift darstellt, hinreichend beurteilt werden können.

Die Verordnungsänderung ist eingebunden in ein Bündel von Maßnahmen, die darauf abzielen, die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Verkehr zu verbessern. Welche Bedeutung in diesem Zusammenhang der Zuweisung größerer Verantwortlichkeit an den Kraftfahrer sowie die Neuorientierung des Fahrverhaltens in bestimmten Bereichen zukommt, konnte mit dem vorliegenden Ansatz nicht geprüft werden. Der deutliche Rückgang der im Straßenverkehr getöteten Kinder in den letzten Jahren (von 1975 bis 1980 etwa 28 % bei Kindern unter 15 Jahren) kann jedoch als ein Indiz für diese Entwicklung herangezogen werden [6].

Es sollte auch nicht übersehen werden, daß in dem Versuch zahlreiche, positive Ansatzpunkte offenbar geworden sind. So hat sich z. B. durch die lineare Geschwindigkeitsabnahme eine erhebliche Risikoverminderung für den Fahrzeug/Kind-Konfliktfall eingestellt (Bild 3). Dieses Ergebnis ist bei verdeckten Risiken, d. h. zum Beispiel bei zunächst nicht sichtbaren aber plötzlich auftauchenden Kindern, die besser geeignete Vorsorgemaßnahme. In der Studie wird daher angeregt zu prüfen, ob es nicht wirkungsvoller sei, eine allgemeine Senkung der Geschwindigkeit in Wohngebieten anzustreben.

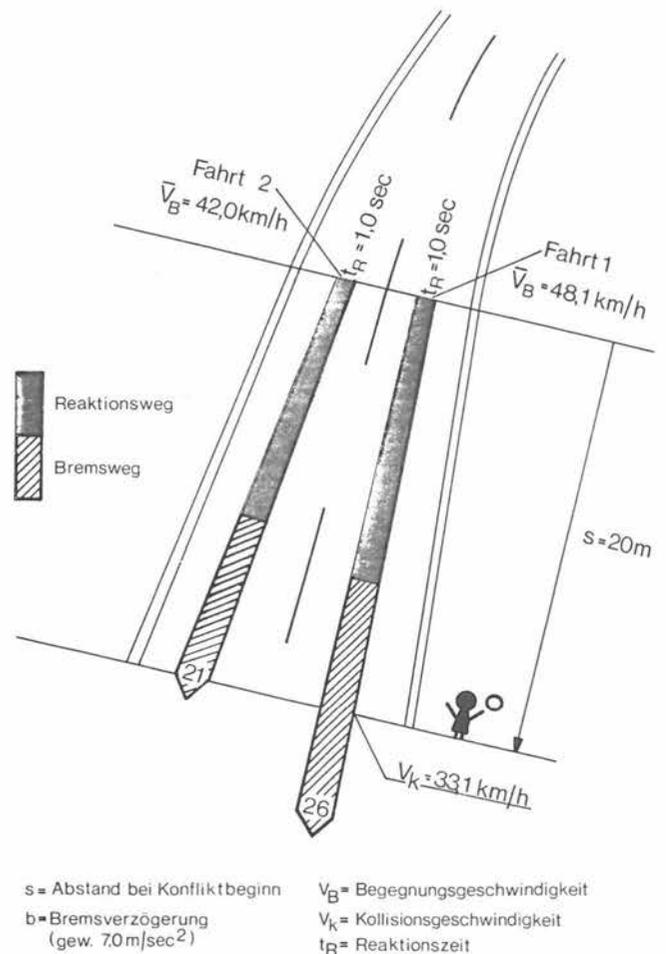


Bild 3: Risikoveränderung bei unterschiedlichen Ausgangsbedingungen im Konfliktfall „Kind läuft auf die Straße“.

5 Weiteres Vorgehen

Grundsätzlich erscheint es vorteilhaft, bei einer derartigen Regelung aus Gründen der Eindeutigkeit und Einfachheit die Angabe von Höchst- oder Orientierungswerten in Erwägung zu ziehen. Dadurch ließen sich die Merkfähigkeit und Kontrollierbarkeit wesentlich verbessern. Wichtig erscheint, die Dominanz der derzeitigen, innerörtlichen Höchstmarke „Tempo 50“ abzubauen und auch niedrigere, gebiets- oder straßenbezogene Grenzwerte mit gleichem Stellenwert ins Bewußtsein zu rücken.

Eine Intensivierung der Verkehrsaufklärung in diesem Bereich ist als erforderlich anzusehen. Dem Kraftfahrer müssen vor allem die potentiellen Gefahren aufgezeigt und die Einflüsse der eigenen Geschwindigkeit auf das Unfallrisiko besser verdeutlicht werden. Es ist zu hoffen – und die Ergebnisse der empirischen Studie widersprechen dieser Erwartung nicht –, daß eine genauere Kenntnis dieser Zusammenhänge sich auch im Verhalten der Kraftfahrer niederschlagen und somit zu einer Verbesserung der Situation beitragen wird.

Literatur

- [1] Straßenverkehrsordnung, Amtlicher Text: Fassung vom 21. Juli 1980 (BGBl. I S. 10601), Verkehrsblatt-Verlag, Dortmund, August 1980.
- [2] Pfundt, K.: Probleme verkehrsberuhigter Wohngebiete; in: 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1982, hersg. von Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft Hamburg 1982.
- [3] Booß, H.: Straßenverkehrsordnung, erläutert von Dr. Helmuth Booß; 3., neubearbeitete Auflage. Carl Heymanns Verlag, Köln, Berlin, Bonn, München 1980.
- [4] Kirschbaum, K.: Zum Schutz von Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen nach § 3 Abs. 2 a StVO; in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, (27) 1980 Heft 2.
- [5] Kockelke, W., Ahrens, S.: Fahrverhalten von Kraftfahrern bei der Begegnung mit Kindern nach der StVO-Änderung; Heft 74 der Schriftenreihe „Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung“, Köln 1982.
- [6] Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1981; Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1980 und 1981 Bundesdrucksache 9/1246 vom 4. 1. 1981.