

Vergleichende Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern in Japan und Deutschland

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Alexandra Kretz

Verkehrsunfälle nehmen weltweit einen Spitzenplatz als Ursache für Todesfälle und Verletzte ein. Im Jahr 1998 standen Verkehrsunfälle nach WHO (2001) noch an neunter Stelle der Todesursachen hinter beispielsweise Aids und Malaria. Im Jahr 2020 werden sie nach jüngsten Prognosen vermutlich schon an dritter Stelle stehen.

In den vergangenen Jahrzehnten konnte gerade in Japan und Deutschland, zwei hoch motorisierte Industrienationen, eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Verkehrsunfälle sind dennoch, obwohl beide Länder eine positive Bilanz aufweisen, immer noch die Hauptursache für tödliche Unfälle bei Kindern. Weiterhin besteht daher deutlicher Handlungsbedarf, um die Situation im Straßenverkehr besonders für die schwachen Verkehrsteilnehmer, hier die Kinder, sicherer zu machen und das Unfallrisiko weiter zu senken.

Gegenstand der Vertieferarbeit ist die Analyse der Verkehrssicherheit von Kindern in Japan und Deutschland mit besonderem Augenmerk auf eingesetzte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Ziel ist es neben dem Aufzeigen von Defiziten Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in beiden Ländern mit Rücksicht auf die unterschiedlichen gesellschaftlichen und kulturellen Hintergründe zu geben. Hierbei ist die Übertragbarkeit von bereits eingesetzten Maßnahmen als auch neue und ergänzende Maßnahmen näher zu beleuchten. Im Rahmen der Vertieferarbeit fand ein zweimonatiger Aufenthalt in Tokio statt. Beobachtungen in Japan, die in dieser Arbeit beschrieben werden, beziehen sich auf diese Millionenstadt und können daher nicht immer als repräsentativ für das ganze Land angesehen werden. Soweit möglich, wurde aber versucht, durch Gespräche mit Japanern die landesweiten Regelungen und Handhabungen herauszufinden.

In den japanischen Unfallstatistiken gelten Personen aufgrund des Schulsystems bis einschließlich 15 Jahre als Kinder. Bei Bevölkerungsangaben ist die Altersgrenze vierzehn Jahre. Bis einschließlich vierzehn Jahre werden Personen in Deutschland sowohl bei den Unfallstatistiken als auch bei Bevölkerungsangaben als Kinder geführt. Für die Unfallstatistik gilt diese Altersgrenze auch im internationalen Vergleich.

Die Beschreibung der Entwicklung bestimmter für den Straßenverkehr relevanter Fähigkeiten bei Kindern dient als Einführung in das Thema dieser Arbeit. Von Kindern kann noch keine Verkehrsteilnahme wie von Erwachsenen erwartet werden. Sie denken, fühlen und handeln anders. Entwicklungsbedingte Defizite, sowohl physiologischer als auch physischer Art, schränken ihre sichere Teilnahme im Straßenverkehr ein und erhöhen gegenüber Erwachsenen das Risiko zu verunfallen. Als Beispiele seien an dieser Stelle die geringere Körpergröße, das eingeschränkte Sehfeld und die noch nicht vollständig ausgebildete Wahrnehmung aufgeführt. Hierbei ist neben der visuellen und auditiven Wahrnehmung auch die Gefahren-, Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung von großer Bedeutung. Im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit spielen bei Kindern neben weiteren Faktoren, wie z.B. die stärkere Gefährdung von Jungen, auch die persönlichkeitspsychologischen Merkmale eine große Rolle. Unachtsamkeit, Extra- und Intraversion, Hyperaktivität und sogar die Linkshändigkeit können dazu beitragen, das Unfallrisiko weiter zu erhöhen.

Aspekte wie beispielsweise die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung und das Mobilitätsverhalten können ebenfalls einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Festgestellt werden kann in beiden Ländern der Rückgang der Kinderanteils an der Gesamtbevölkerung. Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens sind Kinder im Gegensatz zu Erwachsenen wesentlich weniger zielorientiert unterwegs. Auf die Transportart bezogen ist festzustellen, dass japanische Kinder die meisten Wege zu Fuß zurück legen. Bis zum Eintritt in die Schule werden sie meist von Erwachsenen begleitet. Dagegen ist in Deutschland der Trend in Richtung eines verstärkten Transportes im Kraftfahrzeug der Eltern auszumachen.

Deutliche Unterschiede lassen sich in Teilen der Gesetzgebung in Bezug auf den Straßenverkehr erkennen. Insbesondere kann eine inkonsequente Umsetzung der Rechtslage bezüglich der Verpflichtung zur Benutzung eines Kinderrückhaltesystems in Japan ausgemacht werden. Verkehrseinrichtungen, hier wird die Beschilderung und Markierung näher betrachtet, weisen Unterschiede hinsichtlich Farbgestaltung, Vielfalt und Zustand auf.

Diverse Organisationen, sowohl staatliche als auch nicht-staatliche, beschäftigen sich in Japan und Deutschland mit dem Thema Verkehrssicherheit. Beide Länder sind zudem in international tätigen Organisationen, wie die World Health Organisation (WHO), die Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), dem Permanent International Association of Road Congresses (PIARC) und der Organisation Safe Kids Mitglied. Eine Vielfalt an Verkehrssicherheitsprogrammen und -aktionen speziell für Kinder, sowohl landesweit als auch regionalbezogen, lassen sich in Japan und Deutschland finden.

Die Beschreibung des Unfallgeschehens in beiden Ländern sowie im internationalen Vergleich und die daraus abgeleiteten Unfallrisiken von Kindern, eigene Beobachtungen und Literaturrecherchen sind Grundlage für die Identifikation von Problemfeldern. Als gewichtige Einflussfaktoren für die Sicherheit im Straßenverkehr von Kindern werden der gesellschaftliche Wandel, steigende Motorisierung und wachsende Fahrleistung als auch der jeweilige Entwicklungsstand der Kinder und eine zunehmende Bewegungsunfähigkeit angesehen.

Hinsichtlich der Verkehrserziehung an Schulen ist festzustellen, dass diese in Japan in allen Jahrgangsstufen fest verankert ist. Diesbezüglich besteht in Deutschland Nachholbedarf. Bei der Schulwegsicherung, dies betrifft einerseits die Ausstattung des Straßenraums, andererseits die Ausstattung der Kinder selbst, können Defizite in beiden Ländern festgestellt werden. Bei bestimmten verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen kann sowohl Japan als auch Deutschland gegenseitig Vorbild sein.

Anhand der aufgezeigten Problemfelder werden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Zunächst ist hierfür eine Bewertung der bereits vorhandenen Maßnahmen erforderlich. Diese Bewertung kann lediglich aufgrund eines subjektiven Empfindens seitens der Autorin dieser Arbeit als auch einer groben Einteilung in positiv und negativ vorgenommen werden. Bei Einzelmaßnahmen zeigt sich, dass in beiden Ländern sowohl positive als auch negative Merkmale auftreten. Für die negativ bewerteten Maßnahmen wird ein Handlungsbedarf abgeleitet unter Berücksichtigung der Ansätze bzw. Lösungen im jeweils anderen Land.

Das Thema Sicherheit im Straßenverkehr von Kindern, den schwächeren Verkehrsteilnehmern, sollte auch mit Blick auf eine kontinuierliche Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes und einer steigenden Fahrleistung eine vorrangige Bedeutung zukommen und eine besondere Berücksichtigung finden bei allen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der zurückgehende Anteil von Kindern an der

Gesamtbevölkerung sowohl in Japan als auch in Deutschland darf nicht dazu führen, weniger für deren Sicherheit zu tun.

Zu beachten ist bei der Maßnahmenplanung insbesondere, dass nicht nur der Schulweg sondern generell der komplette Straßenraum einbezogen wird, da bezogen auf alle Verkehrsunfälle bei Kindern die meisten nicht auf dem Schulweg geschehen. Die Verbesserungen sollten auf der Grundlage ganzheitlicher Betrachtungen entwickelt werden.

Bei der Wertung der Ergebnisse der durchgeführten Recherchen und Auswertungen ist zu berücksichtigen, dass nur ein kleiner Ausschnitt der Verkehrssicherheitsarbeit in Japan einbezogen werden konnte. Da die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sich fast ausschließlich auf die Millionenstadt Tokio beziehen, können sie nur bedingt für die Charakterisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Japan angesehen werden. Zur Abklärung der Allgemeingültigkeit sind weitergehende Untersuchungen erforderlich. Aber auch für Deutschland beziehen sich die Detailbetrachtungen auf die "Kleinstadt" Darmstadt und erlauben damit ebenfalls noch keine abschließende Aussage zur Repräsentanz für die Bundesrepublik.

Zudem konnten im Rahmen dieser Arbeit eventuelle Hemmnisse, wie z.B. kultureller Hintergrund oder Wirtschaftlichkeit, bei der Durchführung bzw. Übertragbarkeit einiger Maßnahmen von Japan auf Deutschland, aber auch umgekehrt nicht überprüft werden. Hier besteht weiterer Untersuchungsbedarf.