



Konzept der SPD-Neustadt für den Bau und Ausbau des Radwegenetzes im Neustädter Land

AG Radwege 2020



Das Konzept der **SPD-NEUSTADT** für den Bau und Ausbau des Radwegenetzes in Neustadt **stellt radfahrende Kinder in den Mittelpunkt aller Planungen.**

Die Pflicht der Kommune, der Region und des Landes umfängliche und sichere Radwege für schulpflichtige Kinder vorzuhalten leitet sich aus der allgemeinen Schulpflicht ab.

Damit weicht die **SPD-NEUSTADT** deutlich von den nur auf die Kernstadt bezogenen Zielen „Radverkehr 2030“ im Rahmen des sogenannten integrierten Innenstadtentwicklungskonzepts (InSEK) der Verwaltung ab.

Für die **SPD-NEUSTADT** sind für die Planung von Fahrradwegen nicht nur die verkehrstechnisch kritischen Punkte oder die Verkehrssituation zur Beschaffung von Gütern des täglichen Bedarfs ausschlaggebend, sondern vor allem die Bedürfnisse von Kindern auf den Wegen zwischen ihrer Wohnung und ihrer Schule und sonstigen öffentlichen Einrichtungen, die sie unfallfrei per Fahrrad oder ähnlichen Fortbewegungsmitteln zu bewältigen haben. Die Ressourcen- und umweltschonenden Aspekte des Radverkehrs sind unumstritten und werden hier nicht besonders erörtert.

Voraussetzung für diese Planungen sind..

- a) die Kenntnisse der altersbedingten Leistungsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr, wie sie von Prof.Dr. Maria Limbourg (Universität Essen) auf dem Verkehrsgerichtstag 1998 in Goslar vorgestellt wurden
- b) die Lage der entsprechenden Schulen und öffentlichen Einrichtungen mit ihren Einzugsgebieten (siehe IST-Analyse der SPD-AG „Fahrradwege“),
- c) die Daten des Statistischen Bundesamtes von 1997 zur unfallauslösenden Rolle von Kindern als Radfahrer.

Im Alter von 6 - 7 Jahren sind die Kinder zu einem angemessenen Überquerungsverhalten in der Lage, allerdings nur dann, wenn sie sich auf den Verkehr konzentrieren und nicht abgelenkt sind.

8- bis 9jährige Kinder zeigen keine Konstanz in ihrem Verkehrsverhalten und sind dadurch immer noch unberechenbare Verkehrsteilnehmer*innen.



Konzept der SPD-Neustadt für den Bau und Ausbau des Radwegenetzes im Neustädter Land

AG Radwege 2020



Mit ca. 8 Jahren hat sich das "**vorausschauende Gefahrenbewußtsein**" entwickelt.

Erkennt das Kind z. B., daß Radfahren auf stark abschüssigen Wegen gefährlich ist, bevor es mit dem Rad die Strecke herunterfährt, hat es schon ein vorausschauendes Gefahrenbewußtsein.

Erst im Alter von ca. 8 Jahren lösen sich Kinder von einer „egozentrischen“ Denkweise und können sich dann in die Perspektiven von anderen Personen „hineinversetzen“.

Da Kinder selbst in der Lage sind, auf der Stelle stehen zu bleiben, gehen sie davon aus, daß auch Autos sofort anhalten können. Deshalb verstehen sie nicht, daß ein Auto einen Bremsweg benötigt. Sie erkennen auch nicht, daß ein Auto abbiegen will, daß es bremst, usw. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können ihre Zeichen nicht richtig deuten, denn sie schließen von sich auf die anderen.

Mit ca. 10 Jahren hat sich das **Präventionsbewußtsein** gebildet.

Eine ausreichende Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder kann erst erwartet werden, wenn diese mit ca. 10 Jahren in der Lage sind, auf ungewohnte Situationen - z. B. Ausfall einer Fußgängerampel oder neu eingerichtete Baustelle - angemessen zu reagieren.

Die Fähigkeit, **Geschwindigkeiten** richtig zu beurteilen, entwickelt sich später als das **Entfernungsschätzen**. Die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für ältere Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten einigermaßen richtig einschätzen.

Erst mit ca. 12 Jahren sind Kinder in der Lage abstraktes Denken für die Anwendung von Verkehrsregeln - z. B. Vorfahrtsregeln - anzuwenden.

Deshalb haben jüngere Radfahrer mit diesen Regeln große Probleme. Sie sind zwar in der Lage, die Vorfahrtsregel an einer ganz bestimmten Kreuzung zu lernen, können sie aber nicht auf andere, ihnen noch unbekannte Kreuzungen übertragen.

Die Entwicklung der **Aufmerksamkeit** und der **Konzentrationsfähigkeit** ist erst im Alter von **ca. 14 Jahren** vollständig abgeschlossen.

Unter „Aufmerksamkeit“ versteht man die Fähigkeit, für eine bestimmte Dauer das Denken auf „einen Punkt“ bzw. auf „einen Reiz“ zu richten und die gleichzeitig auftretenden übrigen Reize möglichst nicht zu beachten.

Fazit:

Das Verhalten von Kindern als Radfahrer ist bis zum Alter von ca. 8 Jahren so defizitär, daß eine Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu empfehlen ist.

Zwischen 8 und 14 Jahren entwickeln sich die erforderlichen Fertigkeiten und es kommt zu einer Verbesserung des Radfahrverhaltens.

Mit ca. 14 Jahren sind die Fähigkeiten zum sicheren Radfahren vollständig entwickelt.

Durch geeignete Trainingsprogramme läßt sich die Verkehrssicherheit von Kindern als Fußgänger und Radfahrer erhöhen, es bleibt aber immer ein beachtliches Restrisiko, da sich auch „trainierte“ Kinder hin und wieder ablenken lassen, um dann (doch) ohne sich umzusehen plötzlich auf die Fahrbahn zu laufen oder unerwartet mit ihrem Fahrrad auf der Fahrbahn „aufzutauchen“. Der „Ablenkbarkeit“



Konzept der SPD-Neustadt für den Bau und Ausbau des Radwegenetzes im Neustädter Land

AG Radwege 2020



kommt in Zusammenhang mit kindlichen Verkehrsunfällen eine große Bedeutung zu. Kinder können zwar „einsichtig“ sein, aber nur dann, wenn sie die gefährliche Situation auch beachten, d.h. wenn sie ihre Aufmerksamkeit auf diese Situation richten. Und diese Fähigkeit ist erst mit ca. 14 Jahren vollständig entwickelt. Vorher lassen sich Kinder immer wieder „ablenken“.

Kinder wurden als **Radfahrer** in einen Unfall verwickelt, mit einem deutlichen Schwerpunkt im **Alter von 10 bis 14 Jahren** (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997). Etwa die Hälfte dieser kindlichen Fußgänger- und Radfahrerunfälle wurde durch den beteiligten Autofahrer verursacht, die andere Hälfte wurde durch das Kind selbst ausgelöst.

Entwicklungsbedingte Einschränkungen bei Kindern spielen eine wichtige unfallauslösende Rolle.

Bei den durch das Kind selbst ausgelösten **Radfahrernfällen** stehen die

- **Fehler beim Ein- und Anfahren,**
- **beim Abbiegen und beim Wenden mit 30%** an erster Stelle.
- **Falsche Straßenbenutzung mit 25 % und**
- **Vorfahrtmißachtung mit 20 %**

Mit ca. 10 Jahren gehen Kinder in der Regel in die 4. Klasse einer Grundschule.

Diese Schulform mit ihrem entsprechendem Einzugsbereich ist deshalb Ausgangspunkt des ersten Teils der Radwegeplanung.

Quelle: <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte/ml/Goslar.html>
STATISTISCHES BUNDESAMT, 1997