

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der
Polizei**

**„Jugendliche der Sekundarstufe I als
motorisierte Zweiradfahrer“**

**Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf**

**vorgelegt von:
Natalie Kocks, KA'in, Kurs 08/04
Duisburg, Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung

2 Klassifizierung der (Kraft-)Fahrzeugarten

2.1 Mofa

2.2 Kleinkrafträder

2.3 Leichtkrafträder

3 Entwicklungspsychologische Aspekte des Jugendalters

3.1 Veränderungen im Jugendalter

3.2 Auswirkungen der Veränderungen

3.3 Bedeutung in der gleichaltrigen Gruppe

3.4 Entwicklung sozialer Einstellungen im Jugendalter

4 Jugendliche im Straßenverkehr

4.1 Jugendliche und ihre Unfallbeteiligung

4.2 Jugendliche und ihr Verkehrswissen/ -verständnis

4.3 Jugendliche und deren Einstellungen

4.4 Stellenwert motorisierter Zweiräder

5 Mögliche Präventionsmaßnahmen

6 Fazit

7 Quellenverzeichnis

8 Abkürzungsverzeichnis

9 Anlagen

10 Selbstständigkeitserklärung

1 Einleitung

In der vorliegenden Seminararbeit möchte ich mich im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit den motorisierten Zweiradfahrern im Alter von 15 bis 17 Jahren widmen.

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist, Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmer, trotz steigenden Verkehrsaufkommens, zu schützen und Verkehrsunfälle zu verhindern.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass die Altersgruppe 16 bis 25 Jahre aufgrund ihres besonderen Risikopotentials einen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit bildet.

Als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit und Hauptarbeit der Verkehrssicherheitsberater, sind mögliche Präventions- und Repressionsmaßnahmen, um dem o.g. Thema entgegen zu wirken und die Zielgruppe zu erreichen, ebenfalls ein Teil der Seminararbeit.

In diesem Fall stellt die Risikogruppe jugendliche motorisierte Zweiradfahrer im Alter von 15 bis 17 Jahren die Zielgruppe dar.

Nicht durch defensives, rücksichtsvolles Fahrverhalten, sondern durch schnelles Fahren verbunden mit Mutproben, wird Anerkennung in Gruppen gewonnen ¹.

Die Nutzung der motorisierten Zweirädern im allgemeinen

¹ Unsere Jugend, 2003, Heft 1

Verkehrsraum ist längst nicht mehr als reines Fortbewegungsmittel, sondern vielmehr als Sport- und Freizeitgerät bestimmt.

Die Jugend nutzt die Kraftfahrzeuge als Portal zur Kommunikation, Sport und Unternehmungen in Gruppen.

Diese Entwicklung ist jedoch mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden.

Technische Eingriffe sind keine Seltenheit und erhöhen dieses bereits vorhandene Risiko zusätzlich. Deren Folgen werden erheblich unterschätzt.

Ein Problem stellen Unsicherheiten bei Polizeibeamten auf dem Gebiet der motorisierten Zweiräder dar.

Bei polizeilichen Kontrollen entsteht bei vielen der Eindruck, dass der betroffene Fahrzeugführer mehr Ahnung über Recht und Technik von seinem Fahrzeug habe, als der kontrollierende Beamte selbst.

Der Grund für die Wahl des Themas ist die steigende Anzahl der motorisierten Zweiradfahrer im Straßenverkehr und die damit verbundene häufigste Todesursache im Jugendalter durch Verkehrsunfälle laut dem statistischen Bundesamt ².

Die Verkehrssicherheitsarbeit strebt an, dass sich die Zielgruppe rücksichtsvoll, regelgerecht und verantwortungsbewusst im Straßenverkehr verhält.

Die Jugendlichen müssen in einem Prozess lebenslangen Lernens

² Raithel, J. (Hg): Risikoverhalten im Jugendalter. Leske und Budrich, Opladen, 2000

dazu befähigt werden, die Herausforderung 'Verkehr'
verantwortungsvoll zu bewältigen.

2 Klassifizierung der Fahrzeugarten

2.1 Mofa

Das Mofa wird auch als Fahrrad mit Hilfsmotor 25, mit einer bbH von nicht mehr als 25 km/h, bezeichnet. Es besitzt also typische Fahrradgebrauchsmerkmale, wie die Tretkurbel, welche hauptsächlich zum Starten des Motors, zum Bremsen durch die Rücktrittbremse und als Fußstütze beim Fahren dient, den Sattel und die nicht vorhandenen Fahrtrichtungsanzeiger³.

Diese oben beschriebene alte Art des Mofas ist mittlerweile weniger auf den Straßen Deutschlands zu beobachten. Heutzutage kommen die Mofas überwiegend als geschwindigkeitsreduzierte Kleinkrafträder (KKR) in Form von Motorrollern auf den Markt⁴.

Diese sind u.a. durch das Merkmal der Einsitzigkeit gekennzeichnet, d.h. die Länge der Sitzfläche darf nicht mehr als 45cm betragen.

Diese kann auch durch Anbringung eines Koffers oder Tasche eingehalten werden. Auch hier gilt selbstverständlich die bbH von nicht mehr als 25 km/h, denn das Fahrzeug wurde zwar als KKR hergestellt, wird jedoch als Mofa in Betrieb genommen.

Außerdem sind sie an dem nur links vorhandenen Außenspiegel zu

³ www.fahrschule-bader.de/mofa.php

⁴Huppertz, Verkehrsrechtliche Beurteilung frisierter Mofas, Ausgabe 8/2007

erkennen. Allerdings ist die Anbringung an beiden Seiten zulässig.

Das Führen eines Mofas im öffentlichen Verkehrsraum bedarf einer Mofa-Prüfbescheinigung ⁵.

Das Mindestalter für das Führen eines Mofas beträgt 15 Jahre ⁶.

2.2 Kleinkrafträder

Folglich schließt sich hier die Einsitzigkeit aus, jedoch besteht die Pflicht der Anbringung beider Außenspiegel. Die bbH darf nicht mehr als 45 bzw. 50 km/h betragen. Bei KKR, die bis zum 31.12.2001 erstmals in den Verkehr gekommen sind, wird die Geschwindigkeitsobergrenze von 50 km/h toleriert ⁷. Für das Führen eines KKR mit den o.g. bbH, wird gemäß §4 Abs.2 FeV eine Fahrerlaubnis der Klasse -M- (§76 FeV) benötigt.

Dies ist im Übrigen der kleinste Zweiradführerschein. Mit bestandener Prüfung haben die Fahrer bereits zwischen 2 und 10 Fahrstunden und 14 Doppelstunden theoretischen Unterricht ⁸ in der Fahrschule absolviert und haben somit eine gewisse Fahrpraxis/theoretische Kenntnis im Straßenverkehr sammeln können.

Das Mindestalter für das Führen eines KKR im öffentlichen Straßenverkehr beträgt 16 Jahre ¹⁰. Sowohl für die KKR als auch für die Mofas gilt, dass der Hubraum nicht mehr als 50ccm betragen darf. Wird die Grenze überschritten, so ist das Fahrzeug als Leichtkraftrad anzusehen.

Außerdem muss in beiden Fällen ein kleines Versicherungskennzeichen,

⁵ §5 FeV Abs.4, §18 StVZO

⁶ Deutsches Polizeiblatt für die Aus- und Fortbildung, Januar 1992, 10.Jahrgang

⁷ Roelecke/Voller, Einsatzaschenbuch für den Polizeivollzugsdienst/VS-NfD,

⁸ www.fahrschule-baldamus.de/fahrschulklassen.htm

also eine Versicherungsbestätigung nach §26 Abs.1 FeV vorliegen.

Das Vorhandensein der Betriebserlaubnis 11, welche eine amtliche Bestätigung dafür ist, dass das Fahrzeug den Bau- und Ausrüstungsvorschriften entspricht, gilt ebenfalls für beide Fahrzeugarten.

Beides sind zulassungsfreie Kraftfahrzeuge, da sie nach §3 Nr.1 KraftStG steuerbefreit sind.

2.3 Leichtkrafträder

Die 3. und letzte Möglichkeit, die die Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren nutzen können um im öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen, stellen die sogenannten Leichtkrafträder dar.

Sie zu führen bedarf es der Führerscheinklasse -A1 beschränkt-.

Grundsätzlich kann die Klasse -A1 beschränkt- ab dem 16. Lebensjahr erworben werden. Sie berechtigt den Fahrer zum Führen eines Leichtkraftrades bis 125ccm und einer bbH von nicht mehr als 80km/h. Die Geschwindigkeit wird also gedrosselt.

Die Nennleistung darf den Wert von 11kW jedoch nicht übersteigen.

Erreicht der Fahrer das 18. Lebensjahr, so kann die Drosselung aufgehoben werden.

3 Entwicklungspsychologische Aspekte des Jugendalters

Bei der Arbeit mit der genannten Zielgruppe sollte man die

entwicklungspsychologischen Hintergründe jugendlicher Verhaltensweisen und Einstellungsmuster kennen. Man gewinnt dadurch Verständnis für das oft „unverständliche“ Verhalten von Jugendlichen, die sich in einer schwierigen Entwicklungsperiode befinden.

Nicht alle Jugendlichen entwickeln und verhalten sich nach ein und demselben Muster. Entwicklungsverläufe sind auch immer abhängig von kulturellen Einflüssen, von den Bedingungen innerhalb der sozialen Schicht in der man aufwächst und von der Art und Weise, wie die Umwelt (Familie, Schule, Freunde,...) auf das entwicklungsbedingte Verhalten reagiert.

Es kann sein, dass in der Zielgruppe einige Jugendliche noch sehr „kindliches Verhalten“ zeigen, während andere Gleichaltrige schon einen recht „erwachsenen“ Eindruck machen. Daher sind die Angaben im folgenden nur als Tendenz zu verstehen.

3.1 Veränderungen im Jugendalter

Körperliche Veränderungen in dieser Zeit bezeichnet man als „Reifevorgänge“. Diese Reifungszeit nennt man die allgemein bekannte Pubertät. Es ist die Zeit des Übergangs vom „Kind-Sein“ zum „Erwachsen-Sein“. Beide Geschlechter erleben die Pubertätszeit, auch die Zeit der Veränderungen im Hormonhaushalt, als bedeutsame Umwälzung.

3.2 Auswirkungen der Veränderungen

Die Jugendlichen verfolgen die Zeit der Veränderungen mit großer Aufmerksamkeit. Alles wird registriert und man vergleicht sich mit dem Stand der Gleichaltrigen. So ist es nicht verwunderlich, dass das

Fortschreiten der körperlichen Entwicklung ein wichtiges Beurteilungskriterium für den eigenen Selbstwert, das Wohlbefinden darstellt. Der soziale Rang des einzelnen innerhalb der Gruppe fällt und steigt mit dem, was in der Gruppe als „normal“ angesehen wird.

Besonders schwer haben es in dieser Zeit die sogenannten

„Spätentwickler“. Sie sind halt noch weniger stark, haben noch keinen „wenn auch noch so spärlichen, Bartwuchs und gehören von ihrer Stimme her noch eher in den Kinderchor als auf ein Mofa oder Roller. Gerade solchen „spätreifen“, sensiblen Jugendlichen sollte man, z.B. in einem Mofakurs, ausgeführt durch Verkehrssicherheitsberater, die Gelegenheit geben, ihr Selbstwertgefühl durch andere Erfolgserlebnisse aufzubessern, ohne sie jedoch zu verhätscheln, denn dies könnte erneut Anlass zu Hänseleien geben.

Hier entscheidet im hohen Maße das Einfühlungsvermögen des leitenden Polizeibeamten, ob sich jemand angenommen fühlt oder nicht.

Die Übergangszeit von der Kindheit zum Erwachsensein ist neben den körperlichen Veränderungen begleitet von psychischen Belastungen. Der Jugendliche befindet sich in einer für ihn sehr widersprüchlichen Zeit.

Er merkt, dass er kein Kind mehr ist, sieht aber auch, dass er noch nicht ganz erwachsen ist. Auf der einen Seite möchte er durch Abnabelung vom Elternhaus seine Selbstständigkeit unter Beweis stellen, andererseits wäre er überfordert, jetzt schon ein unabhängiges eigenständiges Leben zu führen, mit allen Kosten und Pflichten. Er ist schon in der Lage eigene Entscheidungen zu treffen, erlebt aber gleichzeitig noch die materielle Abhängigkeit vom Elternhaus.

„Wer bin ich“ und „was bin ich wert“ sind Fragestellungen in dieser Zeit der Unsicherheiten. Er möchte schon erwachsen sein, so wie die Erwachsenen.

Aber dazu gehört, dass man selbst entscheidet, wie man ist. Folglich lehnt der Jugendliche das ab, was die Erwachsenen ihm vorschlagen, denn nur Kinder haben ja zu gehorchen. Es ist eine Zeit des Verzweifeln und des Suchens. Es ist eine Periode der Ablehnung vorgegebener Werte, Normen und Orientierungen, seien sie von den Erwachsenen auch noch so gut gemeint. „Sich nichts vorschreiben lassen" ist die Devise.

Konflikte, Streitigkeiten und Machtkämpfe sind sehr häufig die Art der Auseinandersetzung zwischen Jugendlichen und Erwachsenen. Hier liegt es wieder zum Großteil an den Erwachsenen, ob und wie krisenhaft die Entwicklung für den Jugendlichen verläuft. Reagieren die Erwachsenen relativ verständlich und tolerant aber auch nicht unfordernd auf typische Unsicherheitsreaktionen des Jugendlichen wie Sturheit, Trotz, Wut, Aggressivität oder leichte Verletzbarkeit, so sind schon gute Voraussetzungen für das Überwinden von Stimmungsschwankungen, wie sie für diese Lebensphase typisch sind, gegeben.

Die Erwachsenen sollten sich vor Augen halten, dass „negatives"

Verhalten seitens der Jugendlichen nicht immer gegen sie gerichtet ist, sondern eine Ausdrucksform für Jugendliche darstellt, mit der schwierigen Situation (Zweifel, Unsicherheit, Angst) fertigzuwerden.

Was die Jugendlichen in dieser Zeit am meisten brauchen, ist verständnisvolle Zuwendung und Bestätigung zur Stabilisierung ihres inneren Gleichgewichts. Es ist verständlich, dass dies „angesichts verletzender Ausdrucksformen der Jugendlichen, sehr schwer fällt. Gelassenheit und Einfühlungsvermögen sind bessere Helfer als die Androhung von Strafen. Je stärker die Erwachsenen dem Jugendliche Vorstellungen, Normen und Verhaltensweisen „überstülpen" wollen, desto wahrscheinlicher ist, dass der Jugendliche sich davon distanziert.

3.3 Bedeutung in der gleichaltrigen Gruppe

Der Jugendliche sucht sich die Umgebung, in der er sich am meisten aufgenommen fühlt. Das ist in dieser Lebensphase meistens die gleichaltrigen Gruppe.

War für das Kind die Familie der zentrale Ort, so nimmt für die Jugendlichen die Gruppe des Gleichgesinnten (Clique, Club, Mofa-/Rollergruppe) an Bedeutung zu. Hier ist man dann unter seinesgleichen, hier wird man verstanden, hier fühlt man sich geborgen. Die hier geltenden Normen werden, oft kritiklos, übernommen und neue Leitbilder entstehen. Vorbilder aus den Medien (Stuntstars, Popstars o.ä.) werden nachgeahmt.

Der Besitz eines motorisierten Fahrzeugs spielt hier eine bedeutende Rolle. Das Mofa ermöglicht eine größere Beweglichkeit; der Hauch von Freiheit und Abenteuer lässt sich halt mit einem motorisierten Fahrzeug besser erleben als ohne, oft ohne Rücksichtnahme auf geltende Vorschriften und mit Gefährdung des eigenen Lebens und des Lebens anderer. Die gleichaltrigen Gruppen haben für die Jugendlichen beinahe lebenswichtige Bedeutung.

Zu berücksichtigen ist auch der häufige Leistungsrückgang der Jugendlichen in der Pubertät.

Sicherlich ist eine bewusste „Antihaltung“ oder Unlust gegenüber

gesellschaftlicher Anforderungen daran beteiligt. Mitunter überwiegen die psychischen Konflikte, die einen großen Teil der Energie „auffressen“ und schließlich überfordert der Leistungsdruck allein die Jugendlichen.

Der durchführende Polizeibeamte eines Mofakurses ,oder bei Verkehrserziehung in der Schule oder anderen Einrichtungen allgemein, sollte dieses Leistungsproblem und Unlust nicht auf sich beziehen, sondern versuchen, Verständnis für die besondere Situation der Jugendlichen aufzubringen.

Unter günstigen Bedingungen (Freude am Lernen und Erfolgserlebnisse) ist Lernen sehr wirkungsvoll.

Dazu gehört, dass Erfolge der Jugendlichen anerkannt und Misserfolge seitens der Jugendlichen nicht hochgespielt werden, sondern Mut ausgesprochen wird („Versuch es noch einmal! Beim nächsten Mal klappt es bestimmt schon besser!“)

3.4 Entwicklung sozialer Einstellungen im Jugendalter

Die Entwicklung einer sozialen, also moralisch wertvollen, Einstellung beinhaltet sowohl einen Denkprozess (jemand weiß, was gut oder schlecht ist) als auch einen Gefühlsanteil, der die Bereitschaft widerspiegelt, ob sich auch jemand wirklich entsprechend verhalten möchte. Entscheidend ist meist, wie bereit

jemand ist, sich sozial zu verhalten, z.B. Rücksichtnahme auf Kinder, Behinderte und Senioren im Straßenverkehr. Diese Bereitschaft hängt von mehreren Faktoren ab. Zum einen, ob ein bestimmtes soziales Verhalten belohnt oder bestraft wird, ob es also Erfolg oder Misserfolg verursacht. Wenn z.B. jemand für das Parken im Parkverbot nie eine gebührenpflichtige Verwarnung erhalten hat, kann dies zu häufigerem Parken im Parkverbot verleiten.

Zum zweiten hängt die Bereitschaft zu sozialem Verhalten oder die soziale Einstellung davon ab, ob man dieses oder jenes tut, um anderen zu gefallen oder anerkannt zu werden.

Wird z.B. ein Mitglied einer Mofa-/Rollergruppe bei „gelber Ampel“ nicht unbedingt anhalten, wenn der Rest der Gruppe es für „ehrentvoll“ hält „bei Gelb immer drüberzufahren“, obwohl jeder dieser Gruppe für sich weiß, dass dies gefährlich ist. Aus Angst von den anderen ausgelacht, nicht anerkannt zu werden, verhält sich jedes Mitglied gruppenkonform, nach den Normen der Gruppe. Schließlich ist die dritte Stufe des sozialen Verhaltens die der eigenen Überzeugung (eigenes Gewissen, eigenes Werturteil), unabhängig von rechtlichen Folgen, also Strafe, und sozialen Konsequenzen (Anerkennung).

Es bedarf des besonderen Gespürs des Polizeibeamten herauszuhören, welche Einstellung bei den Jugendlichen vorherrscht

und wodurch sie beeinflusst wird.

Das Verhalten des Polizeibeamten ist in diesem Zusammenhang nicht unbedeutend. Da die Jugendlichen meistens wissen, welches Verhalten sozial erwünscht ist, richten wortstarke Appelle meist weniger aus als der Versuch, ein „glaubhaftes“ Vorbildverhalten an den Tag zu legen.

4 Jugendliche im Straßenverkehr

Es ist wichtig, sich mit konkreten Verhaltensweisen und Einstellungsmustern von Jugendlichen zum Straßenverkehrs zu beschäftigen.

Es geht darum aufzuzeigen, in welcher Weise Jugendliche am Straßenverkehr beteiligt sind, welche Rolle Jugendliche und deren Verhaltensweisen beim Zustandekommen von Verkehrsunfällen spielen. Welches Verkehrswissen kann bei den Jugendlichen vorausgesetzt werden und welche Einstellungen haben die Jugendliche zum Thema „Straßenverkehr“.

Bei der Darstellung des Verhältnisses „Jugendliche und Straßenverkehr“ werden einige Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen (Befragungen, Beobachtungen, Auswertung von Statistiken) zusammengefasst.

Zunächst stellt sich die Frage, in welcher Weise Jugendliche am Straßenverkehr beteiligt sind. Überraschend ist, dass die Jugendlichen vorwiegend noch als Fußgänger und Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen. Je älter sie jedoch werden, desto eher besitzen sie ein eigenes motorisiertes Fahrzeug und benutzen dieses. Hier schlägt sich der Rollenwechsel vom nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zum motorisierten Verkehrsteilnehmer mit Zunahme des Alters auch statistisch nieder. Immerhin besitzen schon viele der 15- bis 17-jährigen ein motorisiertes Zweirad. Dabei spielt neben der zweckorientierten Nutzung die „Freude am Fahren“ eine besondere Rolle. Insgesamt können wir davon ausgehen, dass die Jugendlichen ihre motorisierten Zweiräder sehr stark nutzen, was sowohl die Häufigkeit als auch die jeweilige Dauer der Verkehrsteilnahme betrifft.

4.1 Jugendliche und ihre Unfallbeteiligung

In diesem Zusammenhang ist nun interessant zu fragen, in welchem Verhältnis Verkehrsteilnahme jugendlicher Mofa-/Rollerfahrer zur Beteiligung an Verkehrsunfällen steht.

Gerade in diesem Punkt weisen Untersuchungen auf deutliche Missverständnisse hin. Besonders fällt hier die Gruppe der 15- bis 17-jährigen ins Auge. Gemessen an ihrer Verkehrsbeteiligung weist

diese Zielgruppe eine enorm hohe Unfallquote auf. Und dies allerdings nicht nur als Mofa- oder Rollerbenutzer, sondern auch als Fahrradfahrer.

So haben 15- bis 17-jährige erstaunlicherweise ein etwas viermal höheres Unfallrisiko als Kinder bis zu 14 Jahren. Man kann also einerseits vermuten, dass gerade diese Altersstufe aufgrund ihrer entwicklungsbedingten Hintergründen besonders unfallanfällig ist, zum anderen liegt auch der Schluss nahe, dass die Jugendlichen relativ wenig Zeit haben, sich mit ihrer jeweiligen Rolle als Verkehrsteilnehmer vertraut zu machen.

Kaum haben sich die Jugendlichen an ihre Rolle als Radfahrer gewöhnt, so wechseln sie bereits in den Status des motorisierten Zweiradfahrers und wiederum nach kurzer Zeit nehmen sie dann mit 18 Jahren dann als Pkw-Fahrer am Straßenverkehr teil.

Die Unfallquote hängt mit der Erfahrung innerhalb der jeweiligen Verkehrsteilnehmerrolle zusammen.

Nachgewiesenermaßen sind die 18- bis 21-jährigen Jugendlichen als Pkw-Neulinge sechsmal höher gefährdet, an einem Unfall beteiligt zu werden als ältere Pkw-Fahrer.

Rechnet man zu den tatsächlichen Unfällen die Situationen hinzu, in denen Jugendliche nach eigenen Angaben „Beinahe-Unfälle“ hatten, so stellt sich die dringliche Aufgabe, die Jugendlichen durch

Schulung auf die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten. Hier wird deutlich, dass sich Rollenunsicherheit und Konflikt im Jugendalter auch in der speziellen Situation „Straßenverkehr“ auswirken.

Die Untersuchungen der Unfallursachen bei Unfallverschulden durch Mofa- und Rollerfahrer haben ergeben, dass mangelnde Regelkenntnisse, Nichtanwendung von Kenntnissen, unzureichende Fahrzeugbeherrschung und falsche Einschätzung von Verkehrssituationen häufig zu Unfällen beitragen.

Im Folgenden möchte ich diese Bereiche einzeln kurz beleuchten.

4.2 Jugendliche Verkehrsteilnehmer und deren Verkehrswissen/ -verständnis

Bei wissenschaftlichen Untersuchungen stellte sich heraus, dass Jugendliche selbst ihr Verkehrswissen relativ hoch einschätzen. Im Großen und Ganzen kann man bei den Jugendlichen auch von einem Grundwissen ausgehen, spezielleres Wissen ist jedoch nicht unbedingt vorhanden.

Was das Verkehrsverständnis, z.B. die Einschätzung von Gefahren anbelangt, so kann man ebenfalls nur von einer Ausprägung in Grundzügen ausgehen.

Zusammenhänge werden vielfach nicht erkannt, Gefahrenmomente

werden sehr oft unterschätzt.

4.3 Jugendliche Verkehrsteilnehmer und deren Einstellungen

Bezüglich der Einstellung von Jugendlichen zum Thema „Verkehr“ gibt es eine Reihe von Untersuchungen.

Einstellungen werden dabei meistens durch Befragen (Fragebogen) ermittelt.

Einstellungen sind also von den Teilnehmern selber geäußerte Vorstellungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Fragen oft so beantwortet werden, wie es sozial erwünscht ist. Trotz dieser prinzipiellen Vorbehalte lassen sich aber Tendenzen bezüglich der Einstellungsmuster ablesen.

Jugendliche äußern grundsätzlich eine positive Einstellung zum Straßenverkehr, zur Straßenverkehrsordnung und zur Notwendigkeit der Verkehrsregelung.

Sie befürworten rundum die Einhaltung von Regeln und plädieren nicht selten für eine Straffung von Ordnung und Verkehrsprinzipien. Trotz dieser globalen positiven Äußerungseinstellung bezüglich sicherheitsbetonter Verkehrsauffassung, lässt dies nicht auf situationsgebundene Detailfragen oder tatsächliches Verhalten schließen. So geben etwa nur die Hälfte der befragten Jugendlichen

an, dass sie an einem Stoppschild auch wirklich anhalten oder an der Fußgängerampel auf „Grün“ warten. Trotzdem sollte man die grundsätzlichen positiven Einstellungsmuster bekämpfen und versuchen sie durch Schulung in konkretes Verhalten umzusetzen. Wichtig ist, dass Jugendliche ihr Verhalten nicht durch „auferlegte Regeln“ bestimmt sehen wollen, sondern nach der Notwendigkeit und der Einsicht in die Regeln fragen. Die oft distanzierte Einstellung und der Vorbehalt gegenüber Fahrschulen scheinen in der Art und Weise zu liegen, wie in Fahrschulen häufig noch gelernt wird (fast ausschließlich Vermittlung von Regeln und Kenntnissen). Es ist zu hoffen, dass Jugendliche diese Vorstellungen nicht auf allen verkehrserzieherischen Maßnahmen und Angebote übertragen und ihnen die Möglichkeit geboten wird positive Erfahrungen mit Verkehrserziehung zu machen (auch und gerade in Fahrschulen).

4.4 Stellenwert motorisierter Fahrzeuge

Ein motorisiertes Zweirad dient vielen Jugendlichen zweifellos nur der bequemerem und schnelleren Beförderung. Aus zahlreichen Einstellungsuntersuchungen der letzten Jahre kann man schließen, dass dort, wo der reine Beförderungszweck im Vordergrund von Fahrzeugkauf und -benutzung steht, aus Sicht der Verkehrssicherheit die geringsten Probleme zu erwarten sind, vorausgesetzt, die

notwendige Regel- und Gefahrenkenntnis und ein Mindestmaß an fahrpraktischem Können sind vorhanden.

Das motorisierte Zweirad ist aber nicht nur Beförderungsmittel, es hat auch für die Erlebenswelt der Jugendlichen große Bedeutung.

Zur „Transportfunktion“ kommt die „soziale Funktion“ des Fahrzeugs hinzu.

Das Mofa bedeutet für viele Jugendliche den ersten sichtbaren Schritt zum Erwachsenwerden. Das Auto schließlich gilt als ein sichtbares Zeichen der vollen Zugehörigkeit zu der Gesellschaft.

Mit dem motorisierten Zweirad wird der Jugendliche mobiler und unabhängiger. Er kann größere Entfernungen ohne Anstrengung überwinden und ist auch nicht mehr auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. die Beförderung im elterlichen Fahrzeug angewiesen. Der

Besitz eines motorisierten Zweirades bedeutet aber oft mehr als nur Mobilitäts- und Autonomiegewinn. Er führt auch zu verstärkter

Beachtung und Anerkennung unter Gleichaltrigen. Ein Jugendlicher

Mofa-/Rollerbesitzer, der andere mit seinem Fahrzeug fahren lassen

kann, steht schnell im Mittelpunkt seiner Altersgenossen. In

einigen „Cliquen“ wird er nur aufgenommen, wenn er ein Fahrzeug

besitzt. Bei der Kontaktfindung und der Partnerwerbung spielt das

Fahrzeug oft eine wesentliche Rolle.

So förderlich der Besitz eines motorisierten Zweirades für das

Bestreben nach Autonomie und sozialer Anerkennung für den einzelnen Jugendlichen sein kann, so kritisch können sich die Einflüsse der Gleichaltrigen aus Sicht der Verkehrssicherheit darstellen. Der mit der grundsätzlich distanzierten Einstellung zu den Normen der Erwachsenen nimmt bei Jugendlichen der Verpflichtungscharakter von Vorschriften und Regeln ab. Es gehört fast zum „guten Ton“, sich zumindest ab und zu über Verkehrsregeln hinwegzusetzen, besonders dann, wenn eine angetroffene Verkehrsregelung nicht unmittelbar einsichtig ist und der Jugendliche mit einer Regelmissachtung Uneinsichtigkeit und Mut zum Hinterfragen zum Ausdruck bringen kann.

Der Straßenverkehr muss ferner als ein außerordentlich geeignetes Betätigungsfeld für den Drang des Jugendlichen nach „Aktion“ eingeschätzt werden. Insbesondere, wenn Verkehrsteilnahme als Freizeitaktivität eingebunden ist, kann die Ernsthaftigkeit eines regelorientierten Verkehrsverhaltens sich oft nicht durchsetzen gegen die Wünsche nach Erprobung, Erlebnis und Risiko. Z.B. Wissen Jugendliche, dass man bei einer roten Ampel anhalten muss. Um sich aber vor anderen zu profilieren, fährt man schneller als die anderen, „besiegt“ sie und fährt über Gelb oder gar Rot.

Das ein Helm zur eigenen Sicherheit notwendig ist wissen ebenfalls die meisten. Dennoch: die einen möchten ihre Lockenpracht

erhalten, ein anderer glaubt, als Angsthase abgestempelt zu werden, wenn er bei Freunden mit einem Helm aufkreuzt.

Die Bestimmungen über die Höchstgeschwindigkeit eines Mofas und das gesetzlich niedergeschriebene Frisierverbot sind den Jugendlichen allgemein bekannt. Dennoch: Das Fahrzeug wird frisiert. Es werden Wettfahrten veranstaltet, um auszuprobieren, wer am schnellsten ist, um den Reiz der Geschwindigkeit zu erleben um Mut und Risikofreudigkeit zu beweisen.

Neben schnellem Fahren lässt sich bei Jugendlichen vor allem „riskantes“ Fahren beobachten.

Es stellt für die Jugendlichen eine Möglichkeit der Erprobung ihres „Könnens“ dar, obwohl eine mögliche Gefahr erkannt, aber leider viel zu sehr unterschätzt wird.

Verkehrserziehung sollte darauf abzielen, dass Jugendliche Gefahren respektieren lernen, d.h., dass sie erfahren, wie hoch Gefahren wirklich sein können, welche Folgen sie haben können, inwieweit die Jugendlichen vom Fahrkönnen her Gefahren tatsächlich zu meistern in der Lage sind und wo die technischen Grenzen des jeweiligen Fahrzeugs liegen.

Den Jugendlichen soll nicht Angst vor Gefahren gemacht werden. Es soll ihnen jedoch auch nicht ein subjektives Gefühl falscher Sicherheit vermittelt werden durch rein fahrtechnisches Training, was

möglicherweise noch riskantes Fahren zur Folge haben könnte.

Erprobungsverhalten und Risikobereitschaft spiegelt im Straßenverkehr den Gesamthintergrund des Jugendlichen wider, der gekennzeichnet ist durch den Wunsch nach Unabhängigkeit, Freiheit sowie die Tendenz, vorgegebener Orientierungen abzulehnen.

Ein weiterer Faktor jugendlichen Verkehrsverhaltens stellt die Unerfahrenheit als motorisierter Verkehrsteilnehmer dar.

Jugendlichen fehlt aufgrund des schnellen Rollenwechsels (nicht motorisiert – motorisiert) die Zeit, genügend Erfahrung in ihrer Rolle zu sammeln. Es ist anzunehmen, dass jugendliche Kraftfahrer noch nicht hinreichend in der Lage sind, die Folgen ihres eigenen Verhaltens einschätzen bzw. Verhalten anderer oder mögliche Verkehrssituationen „vorwegahnen“.

Gerade die Koppelung von Unerfahrenheit und Risikobereitschaft führt nicht selten zur Überschreitung der Grenzen der objektiven Verkehrssicherheit. Die Folgen sind gefährliches Verhalten, Beinaheunfälle oder Unfälle.

5 Mögliche Präventionsmaßnahmen

Um Präventionsmaßnahmen anwenden zu können, muss zunächst die Zielgruppe erreicht werden.

Zum einen kann dies durch verstärkte Kontrollen von Jugendlichen erfolgen.

Erste Schritte können sein, beliebte Treffpunkte der Jugendlichen zum richtigen Zeitpunkt aufzusuchen, z.B. Schulhöfe, Jugendzentren, Kinos, Spielhallen, Spielplätze, etc.

Um die Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge gewährleisten zu können, sollten diese Kontrollen nicht nur auf Fehlverhaltensweisen abgezielt werden, sondern es muss zusätzlich eine regelmäßige technische Überwachung stattfinden.

Es erscheint als sinnvoll, nicht nur die technischen Mängel festzustellen, sondern auch die gefährlichen Folgen, welche auf Dauer eintreten können, zu erläutern.

Damit sind nicht nur die rechtlichen Folgen, sondern auch die finanziellen und gesundheitlichen Folgen gemeint.

Das wird die Ernsthaftigkeit des polizeilichen Bemühens nur positiv unterstreichen und bei einigen eher die Bereitschaft zur Überprüfung des eigenen Verkehrsverhaltens und des Zustandes der Fahrzeuge, wecken ⁹.

Härtere Sanktionierungen bewirken vermutlich weniger als professionelle Aufklärung, daher sind zum anderen die Verkehrssicherheitsberater gefragt.

Ihre Arbeit sollte frühzeitig und wiederholt von Schulen und anderen

⁹ www.extrapol.de/Referat-Junge-Fahrer-.14458.49106/index.htm

Einrichtungen in Anspruch genommen werden.

Sie basiert auf Kommunikation, sogenannten Schockvideos, Interviews mit Unfallopfern und Darstellen von Bremsverhalten, Anhalteweg und Aufprallenergie.

Eine Grundlage guter Analyseergebnisse sowie langfristige, zielorientierte und kontinuierlich durchgeführte

Präventionsmaßnahmen sind Voraussetzung für das gewünschte

Ziel ¹⁰, in Zukunft die in der Einleitung genannte häufigste

Todesursache bei Jugendlichen auf das Minimum zu reduzieren.

Speziell die Zielgruppe jugendlicher Zweiradfahrer sollte auch die

rechtlichen Folgen im Falle technischer Manipulationen erläutert

bekommen. Den meisten Jugendlichen sind weder die rechtlichen

Sanktionierungen verbunden mit Geldstrafen noch das

Gefahrenrisiko, z.B. das die Bremsen für durch Manipulation erlangte

höhere Geschwindigkeiten gar nicht ausgelegt sind und sehr schnell

verschleiß ¹¹, bewusst.

Zusätzlich können auch sogenannte Schockvideos mit realen

Unfällen mit tödlichen Folgen durch zu hohe Geschwindigkeit,

Alkoholisierung, etc. unterstützen, an die Vernunft der Jugendlichen

zu appellieren.

Außerdem könnte eine Zusammenarbeit mit dem

¹⁰Deutsches Polizeiblatt für die Aus- und Fortbildung, 2/2001 - 19. Jahrgang

¹¹PK Nawroth/Schmits, PP Mülheim Ruhr- Verkehrsdienst/VK 13, Manipulation

Gewerbeaufsichtsamt stattfinden. Der Verkauf von Tuning- oder Ersatzteilen ist zwar nicht verboten, der Einbau zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr, der oftmals in 'Rollershops' durchgeführt, sehr wohl.

Wie bereits oben erwähnt, sollten auch die Sport- und Freizeiteinrichtungen dazu genutzt werden, mit den Jugendlichen in Kontakt zu treten.

Verkehrserziehung durch die Verkehrssicherheitsberater in Schulen bindet die Lehrer/innen mit ein. Sie sollen mit der Polizei kooperieren um Fachwissen und Erfahrungsschatz der Polizei mit in den Unterricht einfließen lassen zu können. Der Verkehrsunterricht an den Schulen erfolgt fächerintegrativ und wird eigenverantwortlich durchgeführt. Die Polizei soll dabei nur unterstützen und beraten, vor allem bei Übungen für den öffentlichen Straßenverkehr. Dann könnten die o.g. Möglichkeiten umgesetzt werden, wie z.B. das Bremsverhalten von Fahrzeugen bei verschiedenen Witterungsverhältnissen erörtern, die Aufprallenergie bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten berechnen und wie diese Energie im Falle eines Unfalls auf den menschlichen Körper wirkt¹². Zudem sollte darauf aufmerksam gemacht werden, dass das Verletzungsrisiko bei motorisierten Zweirädern höher ist als bei einem Pkw-Fahrer. Der Grund erklärt sich von selbst. Die meisten

¹² Handbuch für Verkehrssicherheitsberater vom Innenministerium NRW

Jugendlichen sind sich jedoch nicht dessen bewusst und müssen sich das vergegenwärtigen bzw. vergegenwärtigt bekommen.

Mofakurse in Schulen bieten den idealen Anlaufpunkt für Verkehrserziehung und muss in allen Schulformen angeboten werden.

Die Teilnahme an einem solchen Kurs ist für die Jugendlichen verlockend. Preislich sind sie mit den Angeboten aus Fahrschulen nicht zu vergleichen.

Die Polizei erreicht somit die genannte Zielgruppe.

Neben der Vermittlung von Regel und einer verbesserten Fahrpraxis muss insbesondere versucht werden, das sogenannte jugendspezifische Verhalten zu beeinflussen.

Bereits die Ausbildung der Prüfbescheinigung, Fahrerlaubnisklasse -M- oder -A1 beschränkt- muss darauf Einfluss nehmen.

Nur eine derartig kombinierte, auf die Zielgruppe hin maßgeschneiderte Ausbildung kann zu einer wesentlichen Senkung der Unfallzahlen führen.

Eine nur an Regeln und Zeichen oder nur an der Fahrpraxis orientierte Ausbildung hingegen dürfte keinen ausreichenden Beitrag zur sicheren Teilnahme Jugendlicher am Straßenverkehr leisten.

Folglich müssen Fahrlehrer mehr und besser darüber aufgeklärt werden und bei der Umsetzung unterstützt werden.

Die Ausbildung von Mofa- oder Rollerfahrern als Einführung Jugendlicher in den motorisierten Straßenverkehr steht nicht für sich, sondern ist Teil der Verkehrserziehung, die ihrerseits ein Teilaspekt der Erziehung ist.

Erziehung ist der Prozess, durch den Menschen lernen, sich innerhalb eines sozialen Gefüges zurechtzufinden. Zurechtfinden bedeutet, die Normen, Regeln, Werte und Fähigkeiten, die in dem jeweiligen sozialen Gefüge (Familie, Kindergarten, Schule, Berufsleben, Straßenverkehr) gültig und wichtig sind, kennenzulernen, sich mit ihnen auseinanderzusetzen, sowie sie anwenden zu lernen. Erziehung beinhaltet das Hineinwachsen in die Gesellschaft. Sie muss Orientierung geben und dazu befähigen, in der Gesellschaft zu handeln.

Da der Straßenverkehr Bestandteil unseres Lebens ist, gilt für das Hineinwachsen in den Verkehr das gleiche wie für das Hineinwachsen in die Gesellschaft allgemein.

Die Zielgruppe muss darin geschult werden, welche Regeln den Verkehr bestimmen und in den Beziehungen der Verkehrsteilnehmer untereinander sowie zwischen Verkehrsteilnehmern, Verkehrsmitteln, -wegen und -regeln zu verstehen, zu deuten und einzuschätzen und sich mit Hilfe dieses Verständnisses sicher und verantwortlich im Straßenverkehr zu verhalten.

Vor dem Erwerb der Prüfbescheinigung oder der entsprechenden Fahrerlaubnisklassen, bereits ab Kindesalter, muss selbstverständlich Verkehrserziehung stattgefunden haben.

In erster Linie sind die Eltern mit ihrer Vorbildfunktion für das eigene Kind dafür verantwortlich. Allerdings sind die meisten dazu eher negativ eingestellt und erbringen zu wenig Eigenleistung. Um dem entgegenzuwirken, sollte ständige Öffentlichkeits- und Medienarbeit stattfinden, die die Eltern direkt ansprechen und für dieses Thema sensibilisieren.

Aber auch bei Verkehrserziehung durch die Polizei in Kindertagesstätten und Schulen sollen die Eltern mit eingebunden werden und dafür sensibilisiert werden.

So wie jede Erziehung letztlich das Verhalten des Menschen beeinflussen will und soll, ist auch in der Verkehrserziehung das richtige Verkehrsverhalten das Ziel.

Das gilt auch für die Mofa-/Rollerausbildung. So wichtig das Bestehen der Prüfung als Voraussetzung zum Mofa-/Rollerfahren auch ist: Wichtigstes Ziel der Ausbildung ist das richtige Verhalten, also das sichere Fahren der Jugendlichen im Straßenverkehr.

Verkehrserziehung und somit auch die Ausbildung darf sich also nicht damit begnügen, Regelwissen zu vermitteln und Fertigkeiten zu trainieren, sondern muss auch Zusammenhänge darlegen und

Einsichten wecken.

Nur so kann sie zu selbstständigem, verantwortungsbewusstem Verhalten als Verkehrsteilnehmer führen.

Zu den wichtigen Forderungen an eine qualifizierte Verkehrserziehung gehört auch, dass sie an den Bedürfnissen und Erfahrungen der Betroffenen orientiert sein muss.

Einige Bedürfnisse Jugendlicher sind mit den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht zu vereinbaren, z.B. Grenzen der eigenen Möglichkeiten ausprobieren.

Dann genügt es nicht, auf entsprechende Verbote hinzuweisen. Es geht vielmehr darum, offen über die Hintergründe des Fehlverhaltens zu sprechen und bestehende Interessen, z.B. an Geschicklichkeitsübungen, soweit möglich in sinnvolle, d.h. sichere Bahnen zu lenken.

Orientierung an den Erfahrungen der Betroffenen heißt, bisherige Erfahrungen als Verkehrsteilnehmer einzubringen und allgemeine Aussagen auf die örtlichen Gegebenheiten übertragen zu lassen.

Oft stimmen die Erfahrungen mit dem tatsächlichen Geschehen im Straßenverkehr nicht mit dem gewünschten und vom Gesetz geforderten Soll-Zustand überein.

Nur wenn diese Diskrepanz offen zur Sprache kommt, können Orientierungshilfen erarbeitet werden. Diskussionen über Nützlichkeit

und Veränderbarkeit von Regeln sollen nicht vermieden werden.

Die Mofa-/Rollerausbildung als Teil der lebenslangen Verkehrserziehung muss versuchen, die aufgeführten Ziele und Forderungen zu berücksichtigen.

Sie ist andererseits aber auch darauf angewiesen, das Elternhaus, Kindergarten und Schule bereits gute Vorarbeit geleistet haben.

Denn gerade die wichtigen Einstellungen, z.B. zum Risikoverhalten oder zur Rücksichtnahme beruhen auf Lernprozessen, die schon in früher Kindheit entscheidend beeinflusst werden.

Zuletzt bleibt natürlich die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten als repressive Maßnahme nicht aus.

Sie ist unverzichtbar zur Einhaltung des geltenden Verkehrsrechts.

Die Gesetze sind schließlich da, um die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu schützen.

Dies ist nur möglich, wenn diese beachtet werden. Daher ist die Verkehrsüberwachung eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Schließlich gibt es zwar umzusetzende Möglichkeiten die genannte Zielgruppe in dieser Seminararbeit zu erreichen und zu beeinflussen, dennoch ist es schwierig.

Man bedenke, allein die Präsenz von uniformierten Polizeibeamten im Straßenverkehr kann präventiv wirken.

6 Fazit

Aus entwicklungspsychologischer Sicht lässt sich festhalten, dass die Pubertät für die Jugendlichen eine schwierige Zeit darstellt.

Körperliche Veränderungen, psychische Belastungen und soziale Veränderungsprozesse verursachen bei den Jugendlichen enorme Spannungen, die für die Entwicklung zum Erwachsenen von großer Bedeutung sind. Diese Entwicklung ist oft gekennzeichnet von Widersprüchlichkeiten und Krisen. Reaktionen der Jugendlichen auf diese Problematik sind den Erwachsenen mitunter völlig unverständlich. Nicht nur bezüglich der Verkehrserziehung ist es ratsam, sich behutsam an die Jugendlichen heran zutasten, sich in sie hinein zu denken und -fühlen und mit Toleranz die Jugendlichen zu begleiten. Ein offenes Ohr bewirkt meist mehr als tausend Worte. Für das Übernehmen von Eigenverantwortung ist eine Mofaprüfbescheinigung oder ein Führerschein der Klasse -M- oder -A1 beschränkt- ideal, um ein Stück weit unabhängiger von den Eltern zu sein.

Es wird auch Jugendliche geben, die auf die Mobilität angewiesen sind und nach bestem Wissen und Gewissen am Straßenverkehr teilnehmen.

Die Fahrer sammeln Erfahrungen im Straßenverkehr wodurch sich Vorteile für das spätere Erwerben der Fahrerlaubnisklasse -B- ergeben.

Jedoch überwiegt das Gefahrenpotenzial. Die Gesetze und Präventionsmaßnahmen sind unverzichtbar.

Im Interesse der Allgemeinheit muss jedoch als Unterstützung der Polizei in bestimmten Bereichen eine gewisse Disposition vorliegen, die Jugendlichen mit dem Inhalt dieser Seminararbeit vertraut zu machen und damit zu sensibilisieren. Das sind Bereiche, auf die die Polizei keinen Zugang hat.

Stärkere Zusammenarbeit mit Schulen, Fahrschulen, Gewerbeaufsichtsamt, Jugendzentren, etc. verbunden mit der korrekten Durchführung oben aufgeführter Präventionsmaßnahmen können das gewünschte und notwendige Verhalten der Jugendlichen erreichen und somit auch die Anzahl der Verkehrsunfälle sinken lassen.

7 Quellen- und Literaturverzeichnis

Raithel, J :

.Risikoverhalten im Jugendalter, Verlag Leske und Budrich, Opladen, 2000

Statistisches Bundesamt:

Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2005, 30.November 2006

Herausgeber Kreispolizeibehörde Mettmann:

Erkennen von Manipulation und Mängeln an Zweirädern, 2006

Limbourg, Maria/ Reiter, Karl:

Denn sie wissen nicht, was sie tun..., Jugendliche Risikoverhalten im Verkehr, in: Unsere Jugend, Heft 1, 2003

Huppertz/ Bernd:

Verkehrsrechtliche Beurteilung frasierter Mofas, Ausgabe 8/2007

Herausgeber Brutscher, Bernd von der Landespolizeidirektion Saarland,
Unfallforschungsprojekt 2005, Motorisierte Zweiradunfälle

Herausgeber Jagusch, Heinrich/Hentschel, Autor Flögel, Johannes/Hartung,
Fritz: Straßenverkehrsrecht, 33.Auflage

Deutsches Polizeiblatt für die Aus- und Fortbildung:

Zweiräder, 1/1992, 10.Jahrgang

Motorräder, 2/2001, 19.Jahrgang

Roelecke/Voller:

Einsatztaschenbuch für den Polizeivollzugsdienst/VS – NfD, 4.Aufl., 2007

PK Nawroth/Schmits, PP Mülheim RuhrVerkehrsdienst:

Manipulation an Zweirädern, Roller-Tuning, 2006

Herausgeber Druckhaus Siebold:

Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog,

Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, 5.Auflage

StVZO, FZV, StVG, FeV, PflVersG, KraftStG

www.studienseminare-sekundarstufe1.nrw.de

www.fabrikshop.info/70/fahrzeuge/REX_RS_450/3275.jpg

www.fahrschule-baldamus.de/Fahrschulklassen.htm

www.kreidler-vereine/de/e_a_schild.html

www.extrapol.de/referat-junge-fahrer-.14458.49106/index.htm

8 Abkürzungsverzeichnis

bbH	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit
KKR	Kleinkraftrad
u.a.	unter anderem
d.h.	Das heißt
bzw	beziehungsweise
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
PK	Polizeikommissar
PB	Polizeibeamte

9 Anhang

(lose Blattsammlung, siehe Seminararbeit gedruckt)

10 Selbstständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich die Semniararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Duisburg, den 05.Juli 2010