

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei in der Sekundarstufe I

Schüler als motorisierte Zweiradfahrer

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung
Seminarleiter: Horst Wolf

Vorgelegt von
Dennis Remberg, KA, Kurs: P 05/04

Duisburg, im März 2007

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemein	3
1.1. Einführung - Im Zeitalter der Mobilität.....	3
2. Jugendliche im Straßenverkehr	4
2.1. Risikoverhalten junger Fahrer.....	4
2.2. Fehlverhalten junger Fahrer aus psychologischer Sicht	5
3. Statistik	7
3.1. Vorbemerkung	7
3.2. Jahrestabellen	7
4. Fahrzeugarten	11
4.1. Mofas, Mokick-Roller und Kleinkrafträder	11
4.2. Leichtkrafträder.....	12
4.3. Problem Wartung und Tuning.....	12
5. Lösungsansätze in der Verkehrserziehung.....	14
5.1. Handbuch für Verkehrssicherheitsberater	14
5.2. Verkehrssicherheitsberatung in der Stadt Oberhausen	15
5.2. Außerschulische Möglichkeiten der Prävention	17
5.3. Maria Limbourg auf dem Verkehrsgerichtstag.....	18
6. Fazit.....	19
7. Literatur- und Quellenverzeichnis	21
8. Anhang	22
9. Selbstständigkeitserklärung	23

1. Allgemein

1.1. Einführung - Im Zeitalter der Mobilität

Im heutigen Zeitalter wird Mobilität groß geschrieben. Tagtäglich sind Millionen Menschen mit ihren Kraftfahrzeugen unterwegs auf Deutschlands Straßen. So ist es sicherlich nicht verwunderlich, dass in den letzten Jahren die Verkehrsdichte exorbitant zugenommen hat. Waren es 1985 ca. 20 Millionen Kraftfahrzeuge auf den Straßen der BRD, so sind es heute über 45 Millionen. Mit der steigenden Dichte des Verkehrs steigt auch die Zahl der Verkehrsunfälle. In Deutschland waren es im Jahre 2005 insgesamt 2.253.992 Unfälle. Bei dieser Zahl handelt es sich lediglich um die polizeilich erfassten Unfälle. Wie hoch die Dunkelziffer und damit die Zahl der tatsächlichen Verkehrsunfälle ist, kann nur spekuliert werden. Genau ist diese Zahl nicht quantifizierbar.

Für die Polizei bedeutet das, dass sie vielfältige Aufgaben wahrzunehmen hat und die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei ein unverzichtbarer Beitrag zur inneren Sicherheit darstellt. Oberstes Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, Verkehrsunfälle zu reduzieren und Unfallfolgen zu mindern. Für die Verkehrssicherheitsarbeit wurde eigens die Verbundstrategie der „drei E“ entwickelt. Diese konzentrieren sich auf die Bereiche Verkehrssicherheitsberatung (Education), Verkehrsüberwachung (Enforcement) und der Verkehrsraumgestaltung (Engeneering).

In der vorliegenden Arbeit möchte ich mich der Verkehrsunfallprävention widmen, die ein Teil der Verkehrssicherheitsarbeit darstellt. Die Verkehrsunfallprävention stellt den Menschen und deren Verkehrserziehung und -aufklärung in den Mittelpunkt der polizeilichen Arbeit. Verkehrserziehung und -aufklärung ist das bewusste, gezielte und geplante, dauernde Bemühen, durch Kommunikationsprozesse und Strategienwissen, Einstellungen und Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, um sie zu verkehrssicherem Verhalten zu bewegen. Erziehung und Aufklärung orientieren sich am Prinzip des lebenslangen Lernens. Es werden also alle Altersgruppen mit in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen. Es ist jedoch notwendig die besonders gefährdeten Risikogruppen in den Vordergrund zu stellen. Schüler als

motorisierte Zweiradfahrer und damit die Gruppe der 15-17 Jährigen gehören zu einer dieser Risikogruppen.

2. Jugendliche im Straßenverkehr

2.1. Risikoverhalten junger Fahrer

Das Zeitalter der Mobilität ist den Jugendlichen dieser Welt nicht im Verborgenen geblieben. Aus psychologischer Sicht gesehen ist diese Mobilität heutzutage durchaus positiv zu verstehen und für die Entwicklung der Jugend nicht mehr wegzudenken. Durch motorisierte Fortbewegungsmittel gelingt es ihnen, ein immer größer werdendes Umfeld und damit Eindrücke zu erschließen. Die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen im allgemeinen Verkehrsraum ist längst nicht mehr nur rein zur funktionalen Fortbewegung bestimmt, sondern dient der Jugend als Portal zur Kommunikation, Sport und Unternehmungen in Gruppen. Diese Entwicklung der Jugend ist jedoch mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden. Jugendliche haben eine höhere Risikobereitschaft und neigen oft zur Selbstüberschätzung. Nicht zuletzt liegt dies dem Imponiergehabe zugrunde, über das viele Jugendliche versuchen soziale Anerkennung zu gewinnen. Eine Identität in dieser Gruppe gewinnt man nicht durch Vorsicht als besonnener Fahrer, sondern vielmehr durch Mutproben, Alkohol und schnelles Fahren. Dies sorgt für die nötige Anerkennung in der Gruppe.¹

Diese Eigenschaften ergeben mit dem typischen Anfängerrisiko bei Fahranfängern eine brisante Mischung. Das Anfängerrisiko entsteht bei jenen Jugendlichen, die erst seit kurzer Zeit gelernt haben, sich im Straßenverkehr mit einem Fahrzeug, sei es ein Fahrrad, Mofa oder Auto, zu bewegen. Je nach Verkehrsteilnahme (Fahrrad, Mofa, Roller, Auto, etc.) steigt somit das Gefahrenpotential. Nach der 13. Shell-Jugendstudie aus dem Jahr 2000 schätzen ca. 86 % der jungen Fahranfänger, ihr „Können“ im Umgang mit Fahrzeugen im Straßenverkehr als sicher ein. Experten bezeichnen dies als „Personal-Fabel Phänomen“. Gerade dies zeigt, dass diese oftmals falsche Interpretation des eigenen Könnens in Verbindung mit dem Risikoverhalten die Hauptursache vieler Verkehrsunfälle ist. Laut

¹ Unsere Jugend, 2003, Heft 1

dem statistischen Bundesamt ist die häufigste Todesursache im Jugendalter ein Verkehrsunfall.²

Um das Risikoverhalten zu verdeutlichen, sei am Rande die Arbeitsgruppe der Evangelischen Jugend zu erwähnen, die die Aktion „Gegen den Trend“ ins Leben gerufen hat. Hierbei wurden unter anderem junge Autofahrer befragt und einige Schilderungen aus dem „gewöhnlichem“ Autofahrerleben junger Fahrer niedergeschrieben.

Kevin schreibt: „Es gibt ein Spielchen das machen wir öfters, nachts, wenn auf der A 2 nichts los ist. Einer fährt vorneweg und der andere hängt sich hinten dran. Stoßstange an Stoßstange. Der vorne muss natürlich gut Gas geben. Das Ganze nennt sich „nieten“. Wenn der vorne auf die Bremse latscht, ist es natürlich aus.“³

Kevin ist einer von vielen jungen Fahrern, die ein solches Risikoverhalten an den Tag legen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass Kevin 18 Jahre alt ist, und somit noch nicht lange über den Führerschein verfügt.

2.2. Fehlverhalten junger Fahrer aus psychologischer Sicht

Der Umgang mit motorisierten Fahrzeugen beginnt jedoch nicht erst mit dem Bestehen des Führerscheins der Klasse B. Während dies erst ab einem Mindestalter von 18 Jahren möglich ist, so ist der Umgang mit motorisierten Zweirädern bereits ab einem Mindestalter von 15 Jahren möglich. In diesem Alter wird man als so genannter mittlerer Heranwachsender bezeichnet. Die Psychologie nennt diese Phase der Jugend auch „mittlere Adoleszenz“. Gerade in diesem Alter ist der Höhepunkt erreicht in dem die jungen Menschen gesetzte Grenzen überschreiten. Getroffene Entscheidungen fallen spontan und ohne weitere Überlegungen, welche Konsequenzen für Sie und ihre Umwelt daraus entstehen. Risikoverhalten ist wichtig für die Entwicklung der jungen Menschen und ist ohne nicht möglich.

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

³ Moch, Roger: DIE LEGENDE VOM HEILIGEN CHRISTOPHORUS oder "Ins Schwitzen kommen, um "cool" zu werden?" URL: <http://www.evika.de/extern/hildesheim/harsum/2003/christopherus.htm> [Stand: 18.01.2007]

Risiko bedeutet jedoch nicht nur ein Gefühl von Unbehagen und Unsicherheit, sondern vielmehr stellt es einen besonderen Reiz dar. Seit Urzeiten ist bei Jugendlichen zu beobachten, dass für sie der Reiz des Verbotenen und die Neugier im Vordergrund stehen. Psychologisch gesehen ist mit der Meisterung einer gefährlichen Situation ein angenehmes Gefühl verbunden. Psychologen sprechen von einem sogenannten Flow-Erlebnis⁴. Dieses Erlebnis ist der lustvolle Abbau von Unsicherheit. Die Art und Weise wie das Verkehrsgeschehen wahrgenommen wird, hat einen direkten Bezug zur Verkehrssicherheit. Die Missachtung der moralischen Normen hat zur Folge, dass zum ersten Mal auch mit Alkohol experimentiert wird.

Dazu Prof. Maria Limbourg: „Die altertypische Selbstwahrnehmung verstellt den Blick für die realistische Einschätzung von Problemen und Gefahren. Sie resultiert aus den schnellen körperlichen und psychischen Veränderungen, denen Jugendliche ausgesetzt sind und ihre volle Aufmerksamkeit beanspruchen.“⁵

Dieses Risikoverhalten ist so gesehen ein fester Bestandteil der innovativen Entwicklung des Individuums und somit auch der Gesellschaft. Daher fällt der Versuch dieses Verhalten durch Erziehung in den Griff zu bekommen weg. Möglicherweise liegt es an der Gesellschaft und der Nutzung der zur Verfügung stehenden Betätigungsfelder.

Also, wie man sieht ein sehr kritisches Alter um in den motorisierten Straßenverkehr einzusteigen, was sich letztendlich auch in der Verkehrsunfallstatistik deutlich zeigt. Das soll aber nicht heißen, dass Jugendliche in der Pubertät nicht über die notwendige Leistungsfähigkeit, die im Verkehr gefordert wird, verfügen. Ganz im Gegenteil. Denn, Motorik, Konzentration, Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit sind voll ausgebildet und stehen im Straßenverkehr voll zur Verfügung.

⁴ GFO - Gesellschaft für Familienorientierung, Familie heute - Informationsblatt der Gesellschaft für Familienorientierung, Ausgabe 05/ 2004

⁵ Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin: URL:
http://www.mobilundsicher.de/archiv/sich_11a.html [Stand:18.01.2007]

3. Statistik

3.1. Vorbemerkung

Als Quelle für die folgenden Daten diente die Unfallstatistik bezüglich Zweiradfahrer des statistischen Bundesamtes aus dem Jahre 2005, welche im November 2006 veröffentlicht wurde. Die in der Statistik genannten Zweiräder umfassen Fahrräder, Mofas bzw. Mopeds sowie Motorräder. Die Fahrräder werden in der folgenden Ausarbeitung jedoch nicht erwähnt, fließen aber in einigen statistischen Daten mit ein. Als Getötete sind hier alle Personen zu verstehen, die auf Straßen innerhalb der BRD verunfallt sind und innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall versterben. Wie in allen Statistiken können nur jene Unfälle verwertet werden, welche von der Polizei aufgenommen wurden.

Anfang 2005 wurde ein Bestand von insgesamt 3,83 Mill. Motor- und Leichtkrafträdern, sowie 1,76 Mill. zulassungsfreie Kraftfahrzeuge (Mofas, Mopeds) ermittelt. Die Unfallhäufigkeit ist im Bereich der Zweiräder stark von den Witterungsverhältnissen der entsprechenden Jahreszeit abhängig. Da diese Zweiräder hauptsächlich als Freizeit- und Schönwetterfahrzeuge genutzt werden, hält das schlechte Wetter in den Wintermonaten die ungeschützten Benutzer von der Straße fern. So ist der niedrigste Unfallstand im Februar gemessen worden und der höchste im Juni.

3.2. Jahrestabellen

Laut dem statistischen Bundesamt sterben jedes Jahr ca. 1300 Jugendliche und junge Erwachsene im Straßenverkehr. Das Alter erstreckt sich dabei von 15 bis 20 Jahren, somit fällt die Sekundarstufe I mit in diese Statistik. Etwa 75 % davon verunglücken mit dem Pkw und ca. 18 % davon mit einem motorisierten Zweirad. Die Zahl der schwer und leicht Verletzten Jugendlichen ist jedoch wesentlich höher. Etwa 20000 Jugendliche werden jedes Jahr im Verkehr schwer verletzt und ca. 75000 werden leicht verletzt.

Im Jahre 2005 verunglückten insgesamt 53567 motorisierte Zweiradfahrer. Von ihnen ließen insgesamt 982 ihr Leben im Straßenverkehr. Von allen Verunglückten waren 35703 Motorradfahrer (also auch Leichtkrafträder) und 17864 Mofafahrer.

Stellt man ein Ranking zwischen den Bundesländern auf, so muss man laut dem statistischen Bundesamt feststellen, dass die meisten Verunglückten in NRW auftreten. Dies liegt natürlich daran, dass NRW das größte Bundesland Deutschlands ist.

Tab. 1: Verunglückte Mofa-/Mopedbenutzer 2005 nach Ländern

Land	Fahrer und Mitfahrer von Mofas / Mopeds			
	Verunglückte	Getötete	Verunglückte	Getötete
			je 1 Mill. Einwohner	
Baden-Württemberg	1 586	6	148	0,6
Bayern	2 668	26	214	2,1
Berlin	692	-	204	0,0
Brandenburg	311	4	121	1,6
Bremen	157	1	237	1,5
Hamburg	228	-	131	0,0
Hessen	1 345	7	221	1,1
Mecklenburg-Vorpommern ...	102	3	59	1,7
Niedersachsen	1 747	8	218	1,0
Nordrhein-Westfalen	5 288	27	293	1,5
Rheinland-Pfalz	1 267	9	312	2,2
Saarland	118	1	112	0,9
Sachsen	853	7	199	1,6
Sachsen-Anhalt	390	3	156	1,2
Schleswig-Holstein	750	2	265	0,7
Thüringen	362	3	154	1,3
Deutschland	17 864	107	217	1,3

Berechnet man die Anzahl der Verunglückten je 1 Mill. Einwohner, so erkennt man, dass in NRW 293 Einwohner verunglücken und davon 1,5 getötet werden. Nur in Rheinland-Pfalz ist diese Anzahl höher. Somit bleibt NRW an der Spitze.

Tab. 2: Fehlverhalten der Zweiradfahrer 2005 bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung

Ursache	Ins- gesamt	Darunter im Alter	
		unter 15	15 - 18
Mofas / Mopeds			
Beteiligte Fahrzeugführer	17 866	83	6 532
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	12 136	90	4 590
darunter:			
Alkoholeinfluss	1 389	4	229
Falsche Straßenbenutzung	962	10	391
Nicht angepasste Geschwindigkeit	2 057	22	829
Überholen	576	0	215
Vorfahrt / Vorrang	1 194	11	608
Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	1 150	6	597
Motorräder			
Beteiligte Fahrzeugführer	35 242	23	4 943
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	21 746	21	3 315
darunter:			
Alkoholeinfluss	882	0	106
Falsche Straßenbenutzung	1 257	2	240
Nicht angepasste Geschwindigkeit	7 444	7	971
Überholen	2 469	0	283
Vorfahrt / Vorrang	865	1	266
Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren, Ein- und Anfahren	761	1	183

Bei dieser Tabelle ist zu beachten, dass die Anzahl der insgesamt beteiligten Fahrzeugführer neben den genannten Altersgruppen noch weitere Altersgruppen beinhaltet. Bei der Tabelle 2 handelt es sich nur um einen Ausschnitt aus der Statistik, der die in dieser Arbeit behandelten Altersgruppen aufzeigt.

Interessant dabei ist, dass es einen wesentlichen Geschlechterunterschied gibt. Dieser ist in allen Verkehrsarten vertreten. So lässt sich feststellen, dass die meisten getöteten Jugendlichen männlich sind. Mit 74 % bilden die männlichen Fahrer in der Statistik die traurige Spitze. Die restlichen 26 % aller getöteten Jugendlichen sind weiblich.

Am deutlichsten ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern im Bereich der motorisierten Zweiräder ausgeprägt. Dies mag daran liegen, dass „Mofafahren“ überwiegend das Interesse der männlichen Jugendlichen weckt. Dies hängt damit zusammen, dass männliche Fahrer oft unter einem Selbstdarstellungsdruck stehen, und diesen durch rasante Fahrweise versuchen auszugleichen.

Tab. 3: Beteiligte 2005 an Unfällen mit Personenschaden als Hauptverursacher nach Altersgruppen und Geschlecht⁶

Alter	Fahrer und Fahrerinnen von	
	Mofas	Motorräder
< 15 Jahre	69	19
männlich	54	13
weiblich	15	6
15-18 Jahre	3529	2628
männlich	2825	2263
weiblich	703	363
18-21 Jahre	904	1504
männlich	724	1328
weiblich	179	175

Dieser Ausschnitt aus der Jahrestabelle des statistischen Bundesamtes zeigt den rapiden Anstieg von Verkehrsunfällen in unserer Gruppe der Jugendlichen ab dem Alter von 15 Jahren mit motorisierten Zweirädern (grau unterlegte Felder). Hieraus wird auch der Geschlechterunterschied deutlich. Zwar geht die Anzahl der Beteiligten ab dem Alter von 18 Jahren im Bereich der motorisierten

⁶ Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2005. Erschienen am 30. November 2006

Zweiräder runter, dafür steigt sie aber im Bereich der Pkws, da die meisten in diesem Alter die Führerscheinklasse B erwerben und so verständlicherweise häufiger mit dem Pkw unterwegs sind. Ebenfalls zu erkennen ist, dass Jugendliche am häufigsten mit dem Verkehrsmittel verunglücken, das sie als erstes benutzen dürfen. Dies verdeutlicht die anfänglichen Unsicherheiten und das Anfängerrisiko, das damit verbunden ist. In der Gruppe der 15-18 Jährigen waren es 2005 allein 70 Getötete, 2094 Schwerverletzte und 7253 Leichtverletzte männliche motorisierte Zweiradfahrer. Die weibliche Gruppe hingegen zeigt deutlich niedrigere Unfallzahlen. In ihrer Gruppe der 15-18 Jährigen wurden 2005 lediglich 6 getötet, 443 schwer verletzt und 2100 leicht verletzt. Wieder wird der deutliche Geschlechterunterschied deutlich. Die Problematik des geschlechtsspezifischen Risikoverhaltens tritt immer mehr in den Vordergrund.

Das in der Anlage 1 im Anhang befindliche Tannenbaummodell⁷ visualisiert den Anstieg der Verkehrsunfälle im Jugendalter.

4. Fahrzeugarten

4.1. Mofas, Mokick-Roller und Kleinkrafträder

Im Bereich der motorisierten Zweiräder, mit dem ich mich in dieser Arbeit beschäftige, kann in mehrere Gruppen aufgeteilt werden von denen sich zwei Gruppen stark ähneln, aber unterschiedliche Voraussetzungen zum Führen haben. Zum einen die Kleinkrafträder. Diese haben eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Sie zu führen bedarf es der Fahrerlaubnis der Klasse M, sowie der Betriebs- und Versicherungspflicht.

⁷ Statistisches Bundesamt: Straßenverkehrsunfälle 2002 - Verunglückte nach Altersjahren je 100 000 Einwohner darunter verunglückte Pkw-Benutzer.



Mofa



Kleinkraftrad

Zum anderen gibt es Mofas. Diese haben eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. Hierfür wird keine Fahrerlaubnis benötigt. Es wird lediglich eine Prüfbescheinigung verlangt⁸. Doch diese Art von Mofa weicht zunehmend dem beliebteren „Mokick“ oder Mofa-Roller. Kaum noch sind die klassischen Mofas auf den Straßen zu sehen.

4.2. Leichtkrafträder

Die dritte Gruppe sind die sogenannten Leichtkrafträder. Sie zu führen bedarf es der Führerscheinklasse A1, die weitere Einschränkungen enthält. Grundsätzlich kann die Klasse A1 ab dem 16. Lebensjahr erworben werden. Sie berechtigt den Fahrer zum Führen eines Leichtkraftrades bis 125 cm³ Hubraum und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h. Die Geschwindigkeit wird also gedrosselt. Die Nennleistung darf den Wert von 11 kW jedoch nicht übersteigen. Erreicht der Fahrer das 18. Lebensjahr, so kann die Drosselung entfernt werden.

4.3. Problem Wartung und Tuning

Optisch sind Mofas und Kleinkrafträder kaum zu unterscheiden. Führt man ein Mofa ohne die verlangte Prüfbescheinigung, so handelt es sich „nur“ um eine Ordnungswidrigkeit. Besonders problematisch ist die fehlende Pflicht zu einer regelmäßigen Untersuchung der Fahrzeuge, sodass die meisten einen sehr schlechten Zustand haben bzw. diesen sehr schnell erreichen. Grund dafür ist, dass die jungen Fahrer schnell bemerken, dass das

⁸ Siehe § 5 FeV und § 18 StVZO

Kraftfahrzeug schnell an seine Geschwindigkeitsgrenzen kommt und oftmals auf das Unverständnis anderer Verkehrsteilnehmer stößt. Um dem entgegenzuwirken, wird das Fahrzeug entsprechend „aufgemotzt“. Der Hersteller baut sog. Drosseln in das Kraftfahrzeug ein, damit dieses den EU-Zulassungsvoraussetzungen entspricht. Diese können jedoch ohne großes technisches Know-how entfernt werden, sodass die Fahrzeuge ohne Problem Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h erreichen können⁹. In Oberhausen wurde bereits ein Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen, das mit 110 km/h unterwegs war. Da dies oftmals als Tuning nicht ausreicht, wird erfahrungsgemäß mehr Geld in bauliche Veränderungen gesteckt, als die relevanten Verschleißteile zu ersetzen. Denn die serienmäßigen Bremsen sind beispielsweise für so hohe Geschwindigkeiten nicht konzipiert und verschleiben daher viel schneller. Die Konsequenz ist nun, dass bei den meisten Fahrzeugen die Bremsleistung innerhalb kürzester Zeit so stark nachlässt, dass die Sicherheit des Fahrers nicht mehr gewährleistet ist.

Oft entstehen Unsicherheiten bei Polizeibeamten auf dem Gebiet der motorisierten Zweiräder. Es entsteht bei vielen Beamten im Dienst der Eindruck, dass der betroffene Fahrzeugführer mehr Ahnung über Recht und Technik von seinem Kraftfahrzeug habe, als der kontrollierende Beamte selbst. Dieses Problem wurde bereits erkannt. So wurde von dem Verkehrsdienst der Kreispolizeibehörde Mettmann ein Seminar mit dem Namen „Erkennen von Manipulationen und Mängeln an Zweirädern“ erstellt, das diese Unsicherheiten abbauen soll. Dieses beschreibt die häufigsten Mängel und gibt mehr technisches Know-how über die Fahrzeuge und gibt nützliche Tipps für Polizeibeamte.

⁹ Erkennen von Manipulationen und Mängeln an Zweirädern; Kreispolizeibehörde Mettmann 2006

5. Lösungsansätze in der Verkehrserziehung

5.1. Handbuch für Verkehrssicherheitsberater

Um die polizeiliche Arbeit im Bereich der Verkehrserziehung zu unterstützen und den Verkehrssicherheitsberatern einen roten Faden und nützliche Tipps und Ziele zu geben, hat das Innenministerium NRW ein Handbuch für Verkehrssicherheitsberater herausgegeben. Dieses beinhaltet Anregungen für die Sekundarstufe I für Schüler im Alter von 15 bis 17 Jahren. Als Zielgruppen sind neben den Jugendlichen, noch die Lehrer sowie die erwachsenen Bezugspersonen eingebunden.

Lehrerinnen und Lehrer sollen demnach deshalb eingebunden werden und mit der Polizei kooperieren um das entsprechend vermittelte Fachwissen und den Erfahrungsschatz der Polizei mit in den Unterricht einfließen zu lassen. Wobei der Verkehrsunterricht an den Schulen eigenverantwortlich durchgeführt wird. Dabei soll die Polizei nur unterstützend und beratend wirken, gerade bei Übungen im öffentlichen Straßenverkehr. Eine Möglichkeit wäre es z. B. das Bremsverhalten von Fahrzeugen bei verschiedenen Witterungsverhältnissen zu erörtern, oder die Aufprallenergie bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu berechnen und die diese Energie im Falle eines Unfalls auf den menschlichen Körper wirkt. Eigens zu diesem Zweck hat die Uni Duisburg-Essen eine Simulationssoftware entwickelt. Diese pädagogischen Bemühungen sollten dabei auf die bekannten Hauptrisikogruppen der Haupt- und Berufsschüler verstärkt abzielen, die anderen Schülergruppen jedoch nicht vernachlässigen¹⁰.

Das Thema Mofaausbildung wird im Handbuch auch als Einzelthema behandelt. Hierbei sollen den Schülern die theoretischen Grundkenntnisse vermittelt werden und wie man ein Mofa sicher im öffentlichen Verkehrsraum führt. Dabei soll die bereits erwähnte Problematik in Abschnitt 4.3. verdeutlicht werden. Die Bedeutung eines ordnungsgemäß funktionierenden Mofas soll den jungen Fahrern deutlich gemacht werden. Auch die enorm wichtige

¹⁰ Jugendliche im Straßenverkehr URL: http://www.uni-essen.de/traffic_education/alt/texte.ml/risiko-jugend.html [Stand: 08.02.2007]

Schutzfunktion eines Schutzhelms soll hier klar werden. Ob dabei der altbewährte Falltest einer Melone im Schutzhelm dieselbe Wirkung hat wie bei den jüngeren Schülern ist zweifelhaft. Hier bieten sich eher Medien an, die von verschiedenen Organisationen bereitgestellt werden. Ein Film kann in diesem Alter für mehr Diskussion sorgen. Des Weiteren sollte darauf aufmerksam gemacht werden, dass das Verletzungsrisiko bei motorisierten Zweirädern höher ist als bei Pkw, da diese die kinetische Energie die bei einem Unfall auf das Fahrzeug wirkt, keinerlei Möglichkeit hat, von der Karosserie absorbiert zu werden. Darüber sollten sich die Schüler im Klaren sein. Neben den fahrtheoretischen Informationen sollte auch Rechtskenntnis vermittelt werden. So wissen die Schüler oftmals nicht welche Konsequenzen mit dem Führen eines manipulierten Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr verbunden sind. Aber nicht nur Wissen rund um das Fahrzeug soll vermittelt werden, sondern vielmehr auch, dass sich Imponiergehabe im Straßenverkehr nicht nur sinnlos, sondern auch gefährlich ist. Um dieses Verhalten wenigstens teilweise abzufangen, veranstaltet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat „Mofa-Turniere“.

5.2. Verkehrssicherheitsberatung in der Stadt Oberhausen

Im Gespräch mit den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Oberhausen, stellte sich heraus, dass diese sich überwiegend an die Vorgaben im Handbuch halten. In Oberhausen werden nur an den Hauptschulen, Sonderschulen und hin und wieder auch an den Realschulen Mofakurse angeboten. An den Gesamtschulen und Gymnasien haben sich diese Kurse jedoch nicht bewährt. Vorteil solcher Kurse ist, dass diese wesentlich günstiger für die jungen Fahranfänger sind als die Angebote in den Fahrschulen. Während die Kurse in den Schulen meist 20 Euro nicht überschreiten, schlagen die Kurse in den Fahrschulen mit ca. 150 Euro zu Buche. Die Polizei erreicht somit die genannte Hauptrisikogruppe der Hauptschüler. Sie steht in Oberhausen den Schulen in beratender Funktion zur Seite, so auch an der Hauptschule St. Michael. Der praktische Teil dieser Kurse findet im Schonraum statt, es werden weiterhin auf dem Schulgelände Parcours aufgebaut, bei denen die Fahranfänger die Grundfertigkeiten im Umgang mit motorisierten Zweirädern trainieren können. Die Schüler beginnen mit dem Üben von Anfahren und Bremsen. So lernen sie praktisch, wie die

Fahrphysik des Fahrzeugs wirkt. Weiterhin lernen sie alles über das Fahrverhalten der Fahrzeuge in Kurven in einem Slalomparcours, sowie dem Ausweichen von Hindernissen. Auf diese Art und Weise sollen die Schüler lernen den alltäglichen Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr Herr zu werden. Bei den meisten Übungen im Schonraum ist die Polizei dabei, obwohl die Kurse von den Schulen eigenverantwortlich durchgeführt werden.

Das Vermitteln von theoretischem Wissen ist zum überwiegenden Teil nicht Aufgabe der Polizei, sondern wird von den Schulen selber organisiert und vermittelt. Dennoch zeigen die Verkehrssicherheitsberater Präsenz und informieren die Schüler über die rechtlichen Folgen von Fehlverhalten im Straßenverkehr. Dazu gehört auch den Schülern zu zeigen, welches Verwarngeld bzw. Bußgeld bei entsprechendem Tatbestand fällig wird. Viele sind laut Verkehrssicherheitsberater überrascht, wie teuer es werden kann. Das Geld spielt in dem Alter für die meisten eine wichtige Rolle. Mittels Filmen wie „Wettrennen in den Tod“ wird versucht, die Schüler auf emotionaler Ebene zu erreichen und an deren Vernunft zu appellieren. Das Filmmaterial in diesem Film ist nicht gestellt. Keine Schauspieler, Statisten oder Stunts, sondern die knallharte Realität wird gezeigt. Schockierende Bilder mit dem Ziel Diskussionen zu entfachen und den Fahranfängern deutlich zumachen, wie gefährlich Fehlverhalten sein kann. Es werden auch Unfallbilder aus dem Polizeiarchiv gezeigt. Es ist jedoch nicht immer einfach alle damit zu erreichen, da einige scheinbar die Realität auch mittels solcher Medien verkennen. „Einige Schüler kennen da nichts. Das scheint keinerlei Gefühl in denen zu entfachen, wenn die sich solche Bilder betrachten“, so Polizeihauptkommissar Wenzlow. Alkohol und Drogen sind natürlich auch bei Fahranfängern ein allgegenwärtiges Thema. „Tod einer Unschuldigen“ wird zu diesem Thema von der Polizei in Oberhausen gezeigt. Ein weiteres Mittel ist die so genannte „Rauschbrille“. Diese soll einen Blutalkoholwert von ca. 1,3 Promille simulieren. Im Eigenversuch scheiterte ich kläglich bei dem Versuch einen Kugelschreiber vom Boden aufzuheben, oder einfach nur geradeaus zu laufen. Scheinbar witzig, aber mit ernstem Hintergrund sollen die Schüler so im „nüchternen“ Zustand erfahren wie sich Alkoholgenuss auf das Sehvermögen auswirkt.

Viele Ideen und Methoden begleiten die tägliche Arbeit der Verkehrssicherheitsberater in den Schulen. Dabei dürfen jedoch nicht jene Personen außer Acht gelassen werden, bei denen das Lernen beginnt: Die Eltern. „Viele machen sich gar keine Gedanken darüber“, so Wenzlow. Auch daran wurde natürlich gedacht. So stößt die Polizei auf den Elternabenden in den Schulen hinzu, informiert die Eltern und mahnt zum vorbildlichen Verhalten im Straßenverkehr an.

5.2. Außerschulische Möglichkeiten der Prävention

Verkehrserziehung ist nicht nur Aufgabe der Schulen. Die erste Verkehrserziehung und Wissensvermittlung findet seine Wurzeln dort, wo man es am wenigsten vermutet. Nämlich im eigenen Zuhause. Dort kommen die zukünftigen Verkehrsteilnehmer das erste Mal in Berührung mit dem Straßenverkehr. Die Eltern der Kinder sind im Kindesalter Vorbilder und werden von ihren Kinder auch selbstverständlich so gesehen. Was „Mama“ oder „Papa“ macht ist immer richtig. Diese Feststellung kann bei Fehlverhalten der Bezugspersonen entsprechende Konsequenzen in der Zukunft haben. Die Konzentrationsfähigkeit vieler junger Menschen hat laut Studien aufgrund von Reizüberflutungen durch Computer und Medien nachgelassen. Hier sollte auch von elterlicher Seite darauf geachtet werden, dass der Medienkonsum im Rahmen bleibt und nicht eine dauerhafte Reizüberflutung erfolgt. Weiterhin sollten den Jugendlichen mehr Alternativen und Beschäftigungsmöglichkeiten geboten werden, damit das „Tunen“ zum Beispiel nicht zum Hobby wird. Dies ist jedoch längst nicht nur die alleinige Aufgabe der Eltern. Hier sind alle gefordert. So kann man durch Veranstaltungen wie Konzerte oder andere Musikfestivals auch die Vorbildfunktion der Idole der Jugend auf diesem Gebiet dazu nutzen, um durch Kommunikation verkehrsunfallpräventive Botschaften zu übermitteln. Ein solcher Beitrag würde die Risikogruppen mit Sicherheit erreichen. Neben der elterlichen Aufklärung sollten die Sport- und Freizeiteinrichtungen dazu genutzt werden mit den Jugendlichen in Kontakt zu treten, da diese häufig von ihnen besucht werden. Dabei gilt es besonders darauf zu achten unter welchen Bedingungen diese Botschaften übermittelt werden. Dies erfordert Fingerspitzengefühl und Planung. So sollte beispielsweise darauf verzichtet werden, an Wochenende an Diskotheken Verkehrsunfallprävention zu betreiben.

Die Jugendlichen treffen sich an solchen Orten um mit Freunden Spaß zu haben und von dem schulischen Alltag abzuschalten und nicht um sich Vorträge oder Demonstrationen zur Unfallprävention anzuschauen. Zweifelhaft ist auch, ob diese Bemühungen und Demonstrationen auch so von den jungen Leuten aufgenommen werden, wie sich die Beteiligten der Verkehrsunfallprävention dies gedacht haben. Man bedenke, dass bei solchen Veranstaltungen Alkohol im Spiel ist, der mit Sicherheit den Lerneffekt hemmt.

5.3. Maria Limbourg auf dem Verkehrsgerichtstag

Verschiedene Arbeitskreise haben sich mit der Unfallproblematik „junge Fahrer“ auseinandergesetzt und entsprechende Maßnahmen sowohl auf kommunikativer Ebene als auch auf polizeilicher Ebene vorgeschlagen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können. Auf schulischer Ebene sind somit vier Zentrale Ziele verfasst worden. Mit der Sicherheitserziehung sollen die jungen Fahrer lernen mit den Gefahren ihrer Umwelt umzugehen. Hierbei sollen alle Verkehrsarten mit einbezogen werden und jeweils zum entsprechenden Zeitpunkt im Unterricht behandelt werden. Jeweils ein Jahr vor der Möglichkeit der Nutzung dieser Verkehrsarten, sollen diese erstmals im Unterricht auftauchen. Anhand des Mobilitätsverhaltens und der Unfallstatistik kann ermittelt werden in welchem Alter die entsprechende Verkehrsbeteiligung fällig wird. Die Sozialerziehung soll Rücksicht, Hilfsbereitschaft und kooperatives Verhalten vermitteln. Auf diese Art und Weise soll der Jugend verantwortungsbewusstes Verhalten nahe gelegt werden. In der Gesundheitserziehung sollen die Jugendlichen lernen, gesundheitsbewusster zu leben und Abstand von den Umweltgefahren zu nehmen, die von den Schadstoffen der Fahrzeuge ausgehen. Darunter fällt auch die Erziehung zu alternativen Verkehrsmitteln, wie z. B. das Fahrrad. Letztes Ziel ist die Umwelterziehung. Hierbei sollen die Jugendlichen lernen, wie sich die verschiedenen Verkehrsarten auf die Umwelt ausüben. So sollen sie zu umweltbewusstem Verhalten animiert werden. Diese viel Ziele sollen langfristig bis ins Führerscheinalter hineinreichen und das Fahrverhalten positiv beeinflussen.

Als legislative Maßnahme ist die polizeiliche Repression unverzichtbar zur Einhaltung des geltenden Verkehrsrechts. Die

Gesetze sind schließlich dazu da die Menschen zu schützen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn sie beachtet werden. Daher ist die Verkehrsüberwachung eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zu guter Letzt liegt das daran, dass die jungen Fahrer durch Kampagnen nur begrenzt erreichbar und beeinflussbar sind.

6. Fazit

Zweifelsohne sind die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei unverzichtbar. Ohne Sie wäre der Kontrolldruck und die ständige Angst bei vielen, „erwischt“ zu werden gleich null. Dies würde selbstverständlich unweigerlich zu Verkehrsdelinquenz führen. Vielmehr sollte dort angesetzt werden, wo die polizeiliche Überwachung keinen Zugang hat. Die Verkehrssicherheitsberatung sollte noch mehr auf die Eltern der Jugendlichen und zukünftigen Kraftfahrzeugfahrer abzielen. So könnten die Eltern sinnvolle Überzeugungsarbeit bei den Jugendlichen leisten indem sie den Jugendlichen überzeugen, das Geld in den Führerschein der Klasse B zu investieren. Sicherlich kein leichtes Unterfangen in dem kritischen Alter, aber allemal ein Versuch wert. Umfragen haben zumindest ergeben, dass einige bereits dahin tendieren das Geld für den Führerschein oder für das erste eigene Auto zu sparen. Die „Werbetrommel“ von Fahrschulen für motorisierte Zweiräder ist auch ein Grund für das erhöhte Interesse in solche Verkehrsmittel. Schafft man es irgendwie von diesem Verkehrsmittel abzusehen und das Interesse umzulenken, könnten die Zulassungen solcher Zweiräder sinken und somit auch die Verkehrsunfälle verringert werden.

Letztendlich ist es doch ein Dilemma. Würden die Schulen solche Mofakurse nicht mehr anbieten, so könnten die Unfallzahlen sinken, weil bei vielen gar nicht erst das Interesse entsteht, oder die Prüfbescheinigungen in den Fahrschulen schlichtweg zu teuer sind. Dennoch hat die erlangte Fahrpraxis in jungen Jahren auch einen positiven Effekt. Die Jugendlichen lernen frühzeitig die Gefahren, Regeln und das Miteinander im Straßenverkehr kennen und sind somit unter Umständen bei Erwerb der Klasse B besser vorbereitet als ohne die Vorkenntnisse im Umgang mit motorisierte Zweirädern. Es gibt viel Vor- und Nachteile, die den jugendlichen Fahranfänger begleiten und Fingerspitzengefühl von der Gesellschaft fordert. Das

vermittelte Verkehrswissen ist jedenfalls nicht der Auslöser für die hohen Zahlen der Unfallstatistik und ist auch nicht dazu geeignet diese zu erklären. Das vermittelte Wissen in den Fahrschulen ist schließlich recht umfangreich und meines Erachtens auch vollständig. Auf die altersspezifischen Probleme der Jugend wird jedoch wenig bis gar nicht eingegangen. Die Jugendlichen werden bis dato in diesem Bereich alleine gelassen. Vielleicht ein möglicher Schwerpunkt der zur Verbesserung der Unfallstatistik in Angriff genommen und keines Falls außer Acht gelassen werden sollte.

Die Geldstrafen drakonisch zu erhöhen scheint auch keine Lösung zu sein, da Geld im Jugendalter eher knapp bemessen ist. Vielmehr sollte gerade bei den Mofas standardmäßig die technische Überwachung im regelmäßigen Turnus erfolgen um die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge zu gewährleisten. So werden die jungen Fahrer dazu gezwungen den Sicherheitsstandart der Fahrzeuge aufrecht zu erhalten und mehr Geld in die Wartung als in Tuning zu investieren.

7. Literatur- und Quellenverzeichnis

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

GFO - Gesellschaft für Familienorientierung, Familie heute - Informationsblatt der Gesellschaft für Familienorientierung, Ausgabe 05/ 2004

Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2005. Erschienen am 30. November 2006

Kreispolizeibehörde Mettmann (Hrsg.): Erkennen von Manipulationen und Mängeln an Zweirädern. Erschienen 2006

Internetquellen:

Moch, Roger: DIE LEGENDE VOM HEILIGEN CHRISTOPHORUS oder "Ins Schwitzen kommen, um "cool" zu werden?" URL: <http://www.evika.de/extern/hildesheim/harsum/2003/christoph erus.htm> [Stand: 18.01.2007]

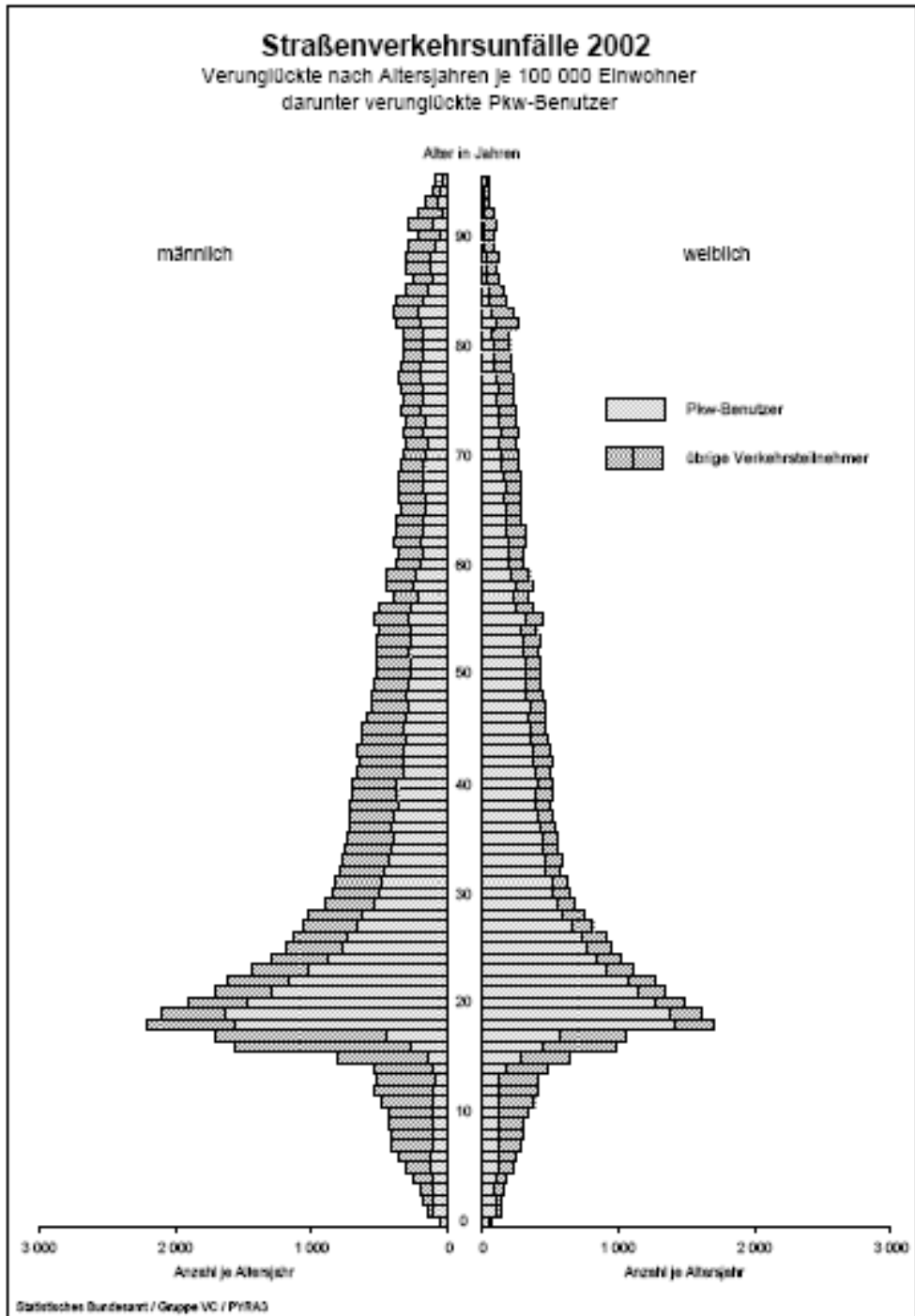
Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin: URL: http://www.mobilundsicher.de/archiv/sich_11a.html [Stand:18.01.2007]

Statistisches Bundesamt: URL: <http://www.destatis.de>

Jugendliche im Straßenverkehr URL: http://www.uni-essen.de/traffic_education/alt/texte.ml/risiko-jugend.html [Stand: 08.02.2007]

8. Anhang

Anlage 1



9. Selbstständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich,

.....

(Name, Vorname)

dass ich diese Seminararbeit im Rahmen des Seminars
„Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung“ mit dem Thema:

Verkehrsunfallprävention der Polizei in der Sekundarstufe I

„Schüler als motorisierte Zweiradfahrer“

selbstständig verfasst habe und keine anderen als die angegebenen
Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden, sowie Zitate kenntlich
gemacht habe.

(Ort, Datum)

(Unterschrift)