

1 Einführung

Im Jahr 2006 sind in NRW 26 Kinder bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen.

2004 erlangte die Zahl der getöteten Kinder mit jeweils 25 den bisherigen statistischen Tiefpunkt.¹

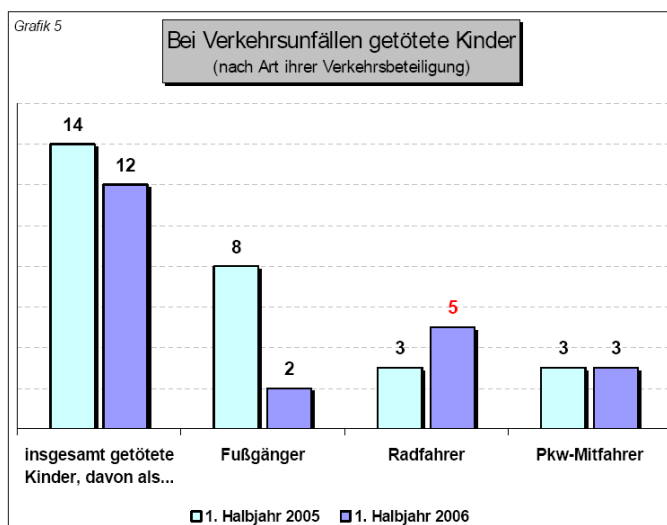
Kinder als Radfahrer verunglückten mit 2.933 mal in NRW besonders häufig.²

Besonderen Anlass zur Sorge gäben die sogenannten Schulwegunfälle.

Minister Wolf wies darauf hin, dass die Radfahrausbildung in den Schulen das größte Verkehrserziehungsprogramm in Deutschland sei, bei dem Schulen, Polizei und Verkehrswacht kooperieren.³

Die im Kindergarten unter Beteiligung der Eltern begonnene Verkehrssicherheitsberatung wird in einem von der Schule zu erstellenden Verkehrssicherheitskonzept unter Mitwirkung der Polizei fortgeführt.⁴

Auf den folgenden Seiten erlangt man einen Einblick in das Thema „Verkehrsunfallprävention der Polizei- Kinder als Radfahrer“.



¹ Innenministerium NRW

² s.o.

³ Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW, 2001

⁴ s.o.

2 Problematik des Radfahrens im Grundschulalter

Bis zu einem Alter von 14 Jahren sind die motorischen Fähigkeiten von Kindern nicht vollständig ausgebildet. Sie sind also nicht in der Lage ihr Fahrrad sicher zu beherrschen.

Das ist jedoch nicht ihr einziges Problem beim Fahrradfahren.

Es kommen noch mindestens zwei weitere Faktoren hinzu, die nichts mit den Fähigkeiten der Kinder zu tun haben.

Andere Verkehrsteilnehmer tragen auch ihren Teil dazu bei, dass Kinder im Straßenverkehr gefährdet werden oder sogar verunfallen.

Sie verhalten sich oftmals rücksichtslos und richten ihre Aufmerksamkeit nicht immer auf die spielenden Kinder am Straßenrand oder die jungen Radfahrer, die ebenso Teilnehmer am Straßenverkehr sind.

Des Weiteren ist an vielen Stellen der Verkehrsraum nicht kindgerecht aufgebaut.

Unübersichtliche Kurven, hohe und dichte Sträucher, sowie defekte Wege sind nur Teile dieser Fehlkonstruktionen.

2.1 Ueberforderung der Kindern im Straßenverkehr

Heute beginnen Kinder mit 4 Jahren radzufahren und bereits 90 % der Fünfjährigen besitzen ein Fahrrad.

Doch im Gegensatz zu den meisten Erwachsenen ist für sie ein Fahrrad kein Transport- oder Verkehrsmittel, sondern vielmehr ein Spiel-, Freizeit- und Sportgerät.

Erst mit zunehmendem Alter verwenden auch sie das Fahrrad hauptsächlich um von A nach B zu kommen oder sie betreiben mit ihm eine Sportart wie Rennradfahren oder Mountainbikeing.

Einige Kinder fahren mit ihren Rädern nur im Schonraum oder auf der Spielstraße.

Wiederrum Andere verwenden es auch im Straßenverkehr, obwohl sie in dem Alter noch nicht in der Lage sind, sicher Radzufahren und gleichzeitig die Verkehrsregeln zu beachten.

Sie sind mit der Komplexität des Radfahrens im Straßenverkehr überfordert.

2.1.1 Motorische Fähigkeiten

Kinder entwickeln bereits mit 4 Jahren die ersten motorischen Fähigkeiten, die sie zum Fahrradfahren benötigen.

Mit der Zeit lernen sie Kurven zu fahren, zu bremsen, vom Fahrrad auf und ab zu steigen und einigermaßen die Spur zu halten.

Selbst das können sie nur sehr unsicher ausführen.

Jedoch wird von ihnen im Straßenverkehr einiges mehr als nur das gefordert.

Beim Fortbewegen im Straßenverkehr werden sie mit komplexen Aufgaben und zum Teil schwierigen Situationen konfrontiert und nicht selten überfordert.

Sie müssen gleichzeitig ihr Rad sicher beherrschen, Verkehrszeichen und -regelungen beachten, in schwierigen Situationen die richtigen Entscheidungen treffen, andere Verkehrsteilnehmer berücksichtigen und sich ständig konzentrieren.

Mit dieser Reihe an Aufgaben sind sie bis zum 14. Lebensjahr überfordert und daher kommt es oft zu Verkehrsunfällen mit radfahrenden Kindern.

Schwerwiegende Verletzungen sind häufig die Folgen.

2.1.2 Zeittafel: Wahrnehmung der Kinder

mit 2 – 4 Jahren:	Aufmerksamkeit wird ausschließlich durch interessante Reize aus der Umwelt gesteuert, wie Tiere, Spielzeug und andere Kinder ⁵
mit 3 – 4 Jahren:	Kinder fangen an zwischen stehenden und fahrenden Fahrzeugen unterscheiden zu können
ab ca. 5 Jahren:	beginnen Aufmerksamkeit bewusst zu steuern ⁶
bis 6 Jahre:	Kinder können sich nicht in andere Personen versetzen bzw. Dinge aus anderen Perspektiven vorstellen; sie schließen von sich auf andere (z. B.: „Ich sehe das Auto, also sieht es mich

⁵ vgl. Limbourg M., 1997

⁶ s.o.

	auch.“ oder „Ich kann sofort stehen bleiben, also kann es das Auto auch.“)
ab 6 Jahren:	Gehör ist voll ausgebildet, jedoch nicht das Richtungshören
bis 7 Jahre:	Kind ist nicht fähig zwei getrennte Wahrnehmungen zu Einer zu koordinieren (z.B.: Geschwindigkeit mit Entfernung)
ab ca. 8 Jahren:	ist fähig eine Beziehung zwischen einer zurückgelegten Strecke und die dafür benötigte Zeit herzustellen - Lokalisation eines Geräusches möglich - links und rechts sicher unterscheiden
ab ca. 9 Jahren:	können Größe und Entfernung richtig einschätzen
ab ca. 10 Jahre:	können Geschwindigkeit einschätzen
ab ca. 14 Jahren:	Kind ist in der Lage sich dauerhaft auf Dinge zu konzentrieren ⁷

⇒ mit ca. 14 Jahren sind Kinder fähig ein Fahrrad sicher im Straßenverkehr zu führen.

Diese Angaben sind nur Richtwerte, da die Entwicklung bei Kindern unterschiedlich schnell abläuft und außerdem von den Erfahrungen der Kinder abhängt.

2.1.3 Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein in drei Stufen⁸

1. Stufe

Die erste Stufe wird mit 5 – 6 Jahren erreicht.

⁷ vgl. Limbourg M., 1997

⁸ vgl. Limbourg M., 1997

Hier lernen die Kinder Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen; jedoch bemerken sie die Gefahr erst, wenn sie bereits akut gefährdet sind.

Also kommt die Wahrnehmung der Gefahr meistens zu spät.

Bsp.: Ein Kind fährt auf einer sehr stark befahrenen Straße.

Als der Verkehr immer dichter wird, bekommt es Angst und wird unsicher.

Zu diesem Zeitpunkt ist die Gefahr eines Verkehrsunfalls sehr hoch.

2. Stufe

Diese Stufe wird ca. mit 8 Jahren erreicht.

Ab jetzt lernen die Kinder Gefahren vorzusehen, das bedeutet, sie lernen zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten könnten.

Das wird als vorausschauendes Gefahrenbewusstsein bezeichnet.

Bsp.: Das Kind erkennt, dass Radfahren auf stark befahrenen Straßen gefährlich ist.

3. Stufe

Die dritte und somit letzte Stufe wird mit einem Alter von ca. 9 – 10 Jahren erreicht.

Hier lernen Kinder vorbeugende Verhaltensweisen bewusst einzusetzen, um Gefahren zu reduzieren. Das nennt man Präventionsbewusstsein.

Bsp.: Das Kind fährt auf ruhigen Wegen und nimmt auch Umwege in Kauf.

Fazit:

Eine einigermaßen „sichere“ Teilnahme am Straßenverkehr kann erst erwartet werden, wenn die Kinder die dritte Stufe erreicht haben.

2.1.4 Unfallrisiken – Unterscheidung Jungen & Mädchen

Das Unfallrisiko ist in der Altersklasse der 12 – 14 Jährigen am größten.

Jedoch verunglücken Jungen dreimal häufiger als Mädchen.

Die Ursachen hierfür sind eine höhere Risikobereitschaft und ein spontanes und oftmals unbedachtes Spiel.

Jungen	Mädchen
- haben allgemein eine bessere Fahrtechnik	- sind bedeutend ruhiger in ihrer Fahrweise
- beherrschen das Gerät	- haben besseren Überblick im Straßenverkehr
- lieben starkes Beschleunigen, Vollbremsungen, Hindernisse und spektakuläre Tricks	- begreifen Situationen schneller und treffen selbstständig die richtigen Entscheidungen

2.2 Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum

Kinder empfinden und erleben selbst, ganz besonders als Fußgänger und Radfahrer, ihre Wege durch den Verkehr als gefährlich.

Laut einer Schulweguntersuchung in Essen empfinden nur 30 % der befragten Grundschul Kinder ihren Schulweg als ungefährlich.

70 % hingegen konnten konkrete Gefahrenstellen auf ihrem Schulweg benennen.⁹

Bei einer weiteren Befragung in verschiedenen Städten NRW kam raus, dass bereits 26 % der befragten Schulkinder schon einmal Unfallbeteiligte waren.

Die häufigste Unfallart war dabei der Zusammenstoß eines Fahrrads mit einem Pkw.¹⁰

Bedauerlich ist auch die Dunkelziffer der kindlichen Radfahrungsunfälle. Laut einer Forschungsarbeit sind 9 von 10 der kindlichen Radfahrungsunfälle nicht polizeilich erfasst.¹¹

Die Kinder der Stadt Essen nannten folgende Gefahren im Verkehr am häufigsten:¹²

- zu schnell fahrende Autofahrer/ innen
- zu starker und dichter Autoverkehr
- unvorsichtig abbiegende Autofahrer/ innen
- parkende Pkw auf Geh- und Radwegen

⁹ vgl. Limbourg M., 1997

¹⁰ s.o.

¹¹ vgl. Limbourg M., 1997

¹² vgl. Limbourg M., 1997

- Sichthindernisse (z.B.: parkende Autos vor der Schule und an Kreuzungen)
- ungünstige Ampelschaltungen
- fehlende Querungshilfen
- Rotfahrer/ innen an Ampeln
- Nichtanhalter/ innen an Zebrastreifen
- Ein- und Ausfahrten

Auch Eltern, die es gut meinen und ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule fahren verhalten sich oftmals falsch. Sie halten auf Geh- und Radwegen und zwingen damit andere Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Schule kommen auf die Straße auszuweichen.

2.2.1. Gefahren auf kombinierten Geh- und Radwegen

Kombinierte Geh- und Radwege dürfen nicht nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden, sondern auch von Inline- Skatern, Rollschuhfahrern, Skateboardfahrern, Rollerfahrern, Kickboardfahrern, Dreiradfahrern, Kettcar- und Bobbycarfahrern, Rollstuhlfahrern, Fußgänger mit Kinderwagen oder Bollerwagen.

Aufgrund dessen können sich verschiedene Gefahren auf Geh- und Radwegen ergeben.

Für die jungen Radfahrer/innen werden die „normalsten“ Situationen zu weiteren Herausforderungen im ohnehin bereits komplexen Straßenverkehr.

Sie müssen also nicht nur ihr Fahrrad beherrschen, sondern auch damit zurecht kommen, dass andere Verkehrsteilnehmer auf den Geh- und Radwegen sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen, unterschiedlich viel Platz brauchen, sich in unterschiedlichen Altersstufen befinden und sich in unterschiedliche Richtungen bewegen.

Zusätzlich sind die Wege an sich oftmals ein weiteres Problem.

Unübersichtliche Kurven, verschmutzte und defekte Wege machen es den Radfahrer/innern nicht gerade einfacher.



Hier nun drei Beispielsituationen, die sich auf kombinierten Geh- und Radwegen ereignen könnten:

1. Neben einem Geh- und Radweg hält ein Pkw an. Der zum Geh- und Radweg befindliche Insasse öffnet plötzlich ohne nach hinten zu schauen die Autotür. Ein heranfahrender Radfahrer kann nicht mehr schnell genug reagieren und es kommt zum Unfall.



2. Drei bis vier Fußgänger gehen nebeneinander auf einem kombinierten Geh- und Radweg. Sie sind so im Gespräch vertieft, dass sie den hinter ihnen fahrenden Radfahrer nicht bemerken (wollen).

3. Hinter einer engen Kurve befindet sich ein relativ großes Loch im Radweg. Der junge Radfahrer fährt um die Kurve und kann dem Loch nicht mehr ausweichen. Er/Sie stürzt. Neben diesen Beispielen gibt es noch entsprechende Situationen, die zu einer Gefahr für junge Radfahrer werden können.

2.2.2 Methoden zur Vorbereitung auf Gefahrensituationen¹³

Zunächst könnte ein bereits betroffener Schüler von einer bestimmten Gefahrensituation vor der Klasse berichten. Zusätzlich sollte die Lehrkraft Fotos mit verschiedener solcher Situationen in der Klasse rumgeben.

Auch der zuständige Bezirksdienstbeamte könnte zu dieser Unterrichtseinheit eingeladen werden. Er hat bestimmt einige Beispielsituationen zu erzählen. Außerdem bekommt er noch einen zusätzlichen Einblick in die Gefahrensituation in seinem Bezirk. Die Verkehrsunfallprävention, in Form von Verkehrsaufklärung und -überwachung kann so an genannten Stellen wirksamer werden.

¹³ vgl. Planet- Helmi

Des Weiteren könnte der Beamte den Schulkinder Tipps geben, wie sie sich in Zukunft am besten in solchen Situationen verhalten sollten, um Unfällen zu vermeiden.

Danach wäre es sinnvoll, wenn die Kinder sich in Gruppen zusammensetzen würden um sich über die auf den Fotos abgebildeten Situationen zu unterhalten, bestimmte Fragen zu beantworten und diese im Anschluss daran vor der Klasse vorzutragen.

Neben Erzählungen, Dokumentationen und grafischen Darstellungen der Gefahrensituationen sollten die Kinder in Rollenspielen die Situationen nachspielen.

Wichtig hierbei ist der Rollentausch.

In Beispiel Nummer 1 sollte ein Kind im ersten Durchgang den Fahrradfahrer und in einem zweiten den Pkw-Insassen spielen, der die Pkw-Tür plötzlich öffnet.

So können die Kinder ein und dieselbe Situation aus zwei verschiedenen Perspektiven beurteilen und besser verstehen.

Zur Verinnerlichung des Themas könnten Beobachtungsaufträge als Hausaufgabe verteilt werden, die z. B. lauten könnten:

„Welche Schäden hat der Weg?“ oder „Wo sind unübersichtliche Kurven?“.

Die zusammengetragenen Ergebnisse sollten im Anschluss an den Bezirksdienstbeamten ausgehändigt werden. Dieser kann diese dann überprüfen und ggfs. an die zuständige Behörde weiterleiten.

3 Das Radfahrtraining

In den Klassen 1 – 4 liegt das Hauptaugenmerk der Verkehrserziehung auf der Schulung des Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögens.

Außerdem soll den Grundschulern das Verständnis für Verkehrsregeln übermittelt und die Grundlegenden beigebracht werden.

Die Schulen entwickeln in Zusammenarbeit mit den Eltern und der Polizei ein Verkehrserziehungskonzept.

Dieses reicht dann von der Einführung in die Welt des Straßenverkehrs mit Hilfe der Verkehrspuppenbühne, über theoretischen Unterricht in der Klasse, erste psychomotorische Übungen im Schonbereich, Radfahrtraining auf dem Schulweg bis hin zum „Fahrradführerschein“.

Hierbei ist vor allem die Zusammenarbeit mit den Eltern nötig, denn sie kennen die Leistungsfähigkeit und die Erfahrungen ihrer Kinder mit dem Straßenverkehr.



3.1 Erlass des Innenministers zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in NRW

**Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein- Westfalen
RdErl. d. Innenministeriums v. 22.5.1996 – IV C 4 – 6210 –**

(auszugsweise ohne Anlagen, Stand 11/2002)

1. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei stellt wie die Bekämpfung der Kriminalität einen unverzichtbaren Beitrag zur inneren Sicherheit

dar. Verkehrsunfälle zu reduzieren und Unfallfolgen zu mindern, ist vorrangiges Ziel. Dabei steht die Verhütung schwerer Verkehrsunfälle und damit der Schutz für Leben und Gesundheit sowie für bedeutende Sachwerte im Vordergrund.

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei konzentriert sich auf folgende Bereiche:

- Verkehrssicherheitsberatung (Verkehrserziehung und -aufklärung)
- Verkehrsüberwachung
- Mitwirkung bei der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrsraums

2. Verkehrssicherheitsberatung

2.1. Allgemein

Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Unfallbekämpfung. Sie soll das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für ihre Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, ihnen positive Verhaltensmuster geben und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausstellen.

Obwohl Verkehrserziehung und –aufklärung vorwiegend zu den Aufgaben von Eltern, Kindergärten, Schulen, Verkehrsbehörden und Vereinen zählen, ist eine Mitwirkung der Polizei unerlässlich.

Unter Auswertung der Erkenntnisse aus der Unfallentwicklung und der Verkehrsüberwachung hat die Polizei gemeinsam mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit Programme für die spezifische Ansprache bestimmter Zielgruppen zu erstellen. In Arbeitskreisen für Verkehrssicherheitsfragen, die in der Regel von der Straßenverkehrsbehörde geleitet werden, wirkt die Polizei mit, indem sie ihre Erfahrung einbringt. Des weiteren beteiligt sich die Polizei an Verkehrssicherheitstagen/-wochen, indem sie insbesondere praktischen Übungen durchführt.

3.2 Die Verkehrspuppenbühne

Allen Erstklässern wurde früher das Puppenstück mit dem traditionellen Kasperle, dem Krokodil, sowie dem Räuber vorgespielt. In einigen Schulen mag das auch heute noch der Fall sein.

In vielen Städten bleiben diese Figuren im Zeitalter von Gewaltprävention jedoch in der Puppenkiste.

In Düsseldorf zum Beispiel lernen die i-Dötzchen mit Hilfe von Freddi dem Pferd und Floddi der Fledermaus die Verkehrsregeln spielerisch kennen. In Mettmann müssen Kasperle und Co. den Freunden Max, Tim, Jule und Bello weichen.

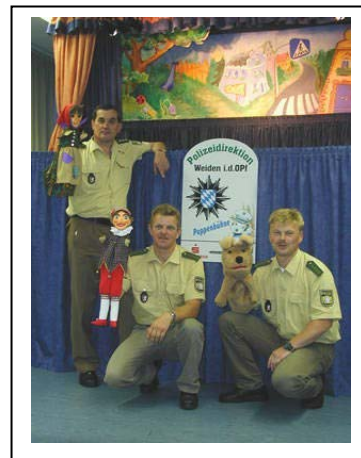
Dort wird von den Verkehrssicherheitsberatern des Kommissariats Vorbeugung das Puppenstück „Max`s erster Schultag“ aufgeführt.

Die Themenschwerpunkte in der 35-minütigen Vorstellung sind das Überqueren der Fahrbahn mit und ohne Ampel, Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Spielen abseits der Straße.

Die langjährigen Erfahrungen der Mettmanner Verkehrssicherheitsberater zeigen, dass die Kinder nach der Vorstellung das gerade Erlebte gerne und wiederholt schildern, dabei das Gelernte intensiv verarbeiten und dann für schulische Nachbereitungen des Themas besonders aufnahmefähig sind.

Die Botschaft, die den Kindern von den 4 Sicherheitsberatern hinter der Bühne übermittelt werden soll, lautet: „Seid im Straßenverkehr stets wachsam, vorsichtig und haltet euch vor allem immer an die Verkehrsregeln!“¹⁴

Das auf der Puppenbühne gezeigte Stück wurde von der Verkehrserziehern selbst geschrieben, neu inszeniert und an die örtlichen Gegebenheiten und Probleme im Kreisgebiet besonders angepasst.



3.3 Radfahrausbildung in den Klassen 1 und 2 im Schonraum

In den ersten beiden Schuljahren im Primarbereich liegt das Ziel darin, Bewegungssicherheit bei den Kindern herzustellen und zu fördern.

Nicht nur die Radfahrausbildung sondern auch der Sportunterricht und die Pausen auf dem Schulhof tragen einen Teil dazu bei.

¹⁴ vgl. Polizei Mettmann

Zu dieser Zeit unterstützt die Polizei die Schulen in sofern, dass sie die Eltern an Elternabenden über die Gefahren im Straßenverkehr, die nicht vorhandenen motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung ihrer Kinder informieren und ihnen vor allem erläutern,



warum sie ihre Kinder in diesem Alter noch nicht mit dem Fahrrad zur Schule schicken sollen.

Weiterhin werden die Eltern auch durch die Lehrkräfte über die bevorstehende Verkehrserziehung informiert und ihnen erläutert, wie sie mithelfen können.

Bei den Übungen im Schonraum sind die Verkehrssicherheitsberater nicht anwesend. Sie stehen der Schule und den Eltern natürlich mit Tipps und Ratschlägen jederzeit zur Seite.

Auch Informationsbroschüren können bei dem zuständigen Bezirksdienstbeamten eingeholt werden.

3.3.1 Vorbereitung

Vor Beginn der Übungen sollten effektive und zunächst leichte Übungen durchdacht und aufgeschrieben werden.

Es ist wichtig, dass die Themen „Das Verkehrssichere Fahrrad“ und „Der Fahrradhelm“ im Unterricht behandelt wurden und dass jedes Kind in den Übungen ein verkehrssicheres Fahrrad fährt und einen Helm trägt.

Zur Unterstützung der Lehrkräfte sollten die Eltern der Kinder anwesend sein und einige Aufgaben übernehmen.

3.3.2 Durchführung

Die Grundschul Kinder sollten grundsätzlich in den Radfahrübungen nicht überfordert werden.

Eine geringe Anzahl und einen einfachen Einstieg in die Übungen mit intensiven und konsequenten Wiederholungen ist effektiver als viele, schwere Übungen.

Während der Wiederholung bemerken die Kinder selbst, wie sie sich verbessern. Dies motiviert sie weiter zu machen und macht ihnen Mut für neue ggfs. auch schwerere Übungen.

Empfehlenswert ist es die Klasse in zwei Gruppen zu teilen.

Die eine Hälfte der Klasse, die gerade nicht übt, kann z. B. von Eltern und Kollegen übernommen werden.

Der Vorteil der Halbierung liegt darin, dass die Übungen ruhiger ablaufen und man Einblicke in die Fähig- und Fertigkeiten jedes Schülers erlangt.

Die Lehrkräfte können sich so

besser auf die individuellen Bedürfnisse der Kinder einstellen.

Sollten einige Kinder noch Probleme mit den Einstiegsübungen haben, empfiehlt es sich, mit ihnen Gleichgewichtsübungen auf einem Roller zu machen.

Der zeitliche Rahmen jedes Übungstages sollte von dem Aufnahmevermögen und der Konzentrationsfähigkeit der Klasse abhängig gemacht werden.

Nach Beendigung des Übungstages ist es sinnvoll den Eltern Hinweise zu den Übungen in kurzer, schriftlicher Form mitzugeben.



In den Klassen 1 und 2 wird Folgendes geübt:¹⁵

Vorübungen ohne Fahrrad:

1. Konzentrations- und Wahrnehmungsfähigkeit
2. Bewegungssicherheit
3. Reaktionsfähigkeit
4. Sozialkompetenz/ Sozialkommunikation

Spielerischen Übungen mit dem Fahrrad:

1. Schieben und Anheben des Fahrrads
2. Sicheres Aufsteigen
3. Eine gerade Spur halten
4. Sicheres Bremsen und Absteigen
5. Gleichgewicht halten
6. Kurvenfahrten
7. Richtiges Wahrnehmen unter erschwerten Bedingungen
8. Wechsel der Geschwindigkeit

¹⁵ vgl. Planet- Helmi

- 9. Fahren und Bremsen unter erschwerten Bedingungen
- 10. Fahren und Bremsen mit Gepäck

3.4 Theorie und Übungen neben dem Radfahrtraining

Den Schulkindern sollte neben den Radfahrübungen auch die grundlegenden Verkehrsregeln beigebracht werden.

Denn um sich im Straßenverkehr möglichst gefahrenlos bewegen zu können, ist es wichtig, dass sie die Ampel verstehen, eine Straße ohne Ampel überqueren können und wissen, dass sie auf Rad- bzw. Gehwegen fahren müssen.

Außerdem muss ihnen beigebracht werden, dass sich nicht alle Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten und sie sich deshalb lieber noch einmal vergewissern sollten, dass die Straße frei ist bevor sie diese überqueren.

Dabei ist es sinnvoll den Kindern Verkehrszeichen, Ampeln, Zebrastreifen usw. anhand von Bildern zu erläutern und sie in Form von Gruppenarbeiten oder Hausaufgaben wiederholen zu lassen.

Des weiteren müssen sie ein situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten als Radfahrer/innen

- auf dem Gehweg
- auf dem Radweg
- auf dem kombinierten Geh- und Radweg
- sowie ein Überqueren der Fahrbahn mit dem Rad

erwerben.

Diese Themen sollten zunächst in der Klasse besprochen werden. Die praktischen Übungen dazu erfolgen in der 3. und 4. Klasse in Zusammenarbeit mit den Eltern und den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei.

Außerdem sollten weitere Themen

- die Auswirkung von Dunkelheit, trübem Wetter, Regen und Schnee und
- die Bedeutung von heller Kleidung, Reflektoren und Taschenlampen

sein.

3.5 Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4 im öffentlichen Verkehrsraum

Die Radfahrausbildung in der 3. und 4. Klasse beinhaltet neben der Vertiefung und Wiederholung des Gelernten aus den Klassen 1 und 2 folgende Schwerpunkte:

- Der tote Winkel
- Rechtsabbiegen
- Vorfahrt
- Alternatives Linksabbiegen
- Anwendungen der Kenntnisse über Verkehrsregeln und – zeichen
- Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Hilfeleistung für andere Verkehrsteilnehmer
- Möglichkeiten der Konfliktbewältigung und
- eine Lernzielkontrolle in Form einer Radfahrprüfung

Zu diesem Teil der Radfahrausbildung kommt auch der Bezirksdienstbeamte der Polizei hinzu.

Jedoch führt er die Übungen nicht. Weiterhin sind die Lehrkräfte und die Eltern die Organisatoren und Aufsichten.

Der Bezirksdienstbeamte achtet vor allem darauf, dass während der Übungen im öffentlichen Verkehrsraum die Autofahrer/innen nicht zu schnell fahren und informiert sie darüber, dass auf dieser Straße Radfahrübungen mit Grundschulkindern stattfinden. So können sich die Autofahrer/innen darauf einstellen, dass viele Kinder unterwegs sind und ggfs. auch Fehler machen.

Besondere Vorsicht ist geboten!

Der Polizeibeamte kann die Lehrkräfte selbstverständlich auch unterstützen, indem er weitere Anregungen für Übungen gibt.

3.5.1 „Toter Winkel“¹⁶

Normalerweise beginnt nun für die Grundschüler das Radfahrtraining im öffentlichen Verkehrsraum.

Bei den Übungen zum Thema „Toter Winkel“ wäre dies jedoch zu gefährlich.

Aus diesem Grund werden die Übungen dazu noch im Schonraum durchgeführt.

¹⁶ vgl. Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW, 2001

Bevor es losgeht, wird den Kindern vermittelt, was der tote Winkel ist, wie er zustande kommt, wo die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer dabei liegen und wie man Gefahrensituationen vermeiden kann.

Den Kindern sollte vor allem erläutert werden, dass ein toter Winkel nicht nur bei Abbiegevorgängen sondern auch beim Überholen oder Vorbeifahren an einem Pkw/Lkw auftreten kann.

Während der verschiedenen Übungen im Schonraum soll sich der Schüler auch bei Vorrang vergewissern, ob der Wartepflichtige ihn wahrgenommen hat oder wahrnehmen kann (Sicherheitsblick).

Weiterhin sollen die Schüler in den Übungen lernen, dass sie bei Geradeausfahrten an Kreuzungen/Einmündungen mit dem Fahrrad im Zweifelsfall an einer sicheren Stelle halten und das Fahrzeug rechts abbiegen lassen sollen.

Zusätzlich ist auf die besondere Problematik beim Abbiegen von Lkw und Bussen einzugehen. Bei ihnen ist der tote Winkel besonders groß, so dass ganze Schulklassen übersehen werden können.

Es ist möglich den toten Winkel mit Flatterbändern oder einem Dreieckstuch zu verdeutlichen.

3.5.2 „Rechtsabbiegen“¹⁷

Die Übungen zum Thema „Rechtsabbiegen“ erfolgen im öffentlichen Verkehrsraum.

Es ist wichtig, dass hierfür eine ruhige, wenig befahrene Straße im Umfeld der Schule verwendet wird.

Die Schüler kennen die Straße, Übungen werden nicht dauernd durch den Straßenverkehr gestört und die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls mit einem Kind bleibt gering.

In der Übung wird mit den Schülern das Gucken über die rechte Schulter geübt. Dabei dürfen sie ihre Fahrlinie nicht verlassen.

Kinder gucken jedoch häufig, ohne zu schauen, d. h. sie erkennen nichts bzw. nehmen nichts während des Schulterblicks wahr. Deshalb soll der Schüler nach dem Nachhinterschauen rückwärtige Wahrnehmungen während der Fahrt beschreiben.

Weiterhin wird das Handzeichengeben trainiert. Dies soll deutlich mit der rechten Hand ausgeführt werden. Dabei muss das Fahrrad spurtreu gehalten werden.

Eine zusätzliche Problematik sind vorbeifahrende Fahrzeuge.

¹⁷ vgl. Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW, 2001

Der Schüler darf sich trotz hohem Geräuschpegel und höheren Geschwindigkeiten nicht verunsichern lassen.

Das Kurvenfahren wurde zwar bereits in der 1. und 2. Klasse geübt, muss jedoch jetzt in Kombination mit dem rückwärtigen Schauen und dem Handzeichengeben geschehen. Dabei muss hier auch auf den vorrangigen Fußgängerverkehr geachtet werden.

3.5.3 „Vorfahrt“¹⁸

Zunächst ist zu überprüfen, ob die Schüler verschiedenen Möglichkeiten der Vorfahrtsregelung kennen und verstanden haben (z. B. Wechsellichtzeichenanlagen, Verkehrszeichen, rechts vor links, Verkehrsregelungen durch die Polizei).

Dann kann die praktische Anwendung im Straßenverkehr geübt werden. Es ist sinnvoll diese Übungen an verschiedenen Stellen, also an Ampeln, Kreuzungen mit der Regelung rechts vor links oder Verkehrszeichen durchzuführen. So können die Schüler jede Möglichkeit der Vorfahrtsregelung üben.

Auch der Sicherheitsblick sollte kontinuierlich bei jeder Übung von den Schülern verlangt werden.

3.5.4 „Alternatives Linksabbiegen“¹⁹

Das Linksabbiegen stellt an die Kinder erhöhte Anforderungen, denn sie sind altersbedingt in der Regel noch nicht in der Lage, derart komplexe Verkehrsabläufe sicher zu beherrschen.

Aus diesem Grund sollten Kinder „alternativ“ Linksabbiegen.

Das bedeutet, dass sie vor oder hinter der Kreuzung/Einmündung zum rechten Fahrbahnrand hin absteigen, vorhandene Gehwege benutzen und den Kreuzungs- Einmündungsbereich als Fußgänger, der sein Fahrrad führt, überquert.

3.5.5 Sonstige Lernziele

Während der verschiedenen Übungen lernen die Kinder, die theoretisch erworbenen Kenntnisse über Verkehrsregeln und – zeichen praktisch im öffentlichen Verkehrsraum anzuwenden.

¹⁸ vgl. Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW, 2001

¹⁹ s.o.

Dabei stoßen sie auf das Problem der Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Radfahrer können kaum mit Pkw- oder Lkw-Fahrern sprechen. Erfahrene Verkehrsteilnehmer regeln dies mit Handzeichen (z. B. Herüberwinken) oder der Lichthupe.

Die Schüler sollen lernen ihren Vorrang zurück zu stellen und die anderen Verkehrsteilnehmer gewähren zu lassen.

Das ist sicherer für Radfahrer, denn bekanntlich haben sie bei einem Unfall keine Knautschzone.

Neben den Übungen im öffentlichen Verkehrsraum sollten einige Stunden der Verkehrserziehung für das Thema „Erste Hilfe“ eingeplant werden.

Dabei sind die Übungen sicher nicht so ausführlich, wie bei der Ersten-Hilfe-Ausbildung für Pkw-Fahrer, jedoch sollte auch schon den Grundschulern vermittelt werden, dass sie sich nicht selber in Gefahr bringen, die 112 oder 110 wählen und Erwachsene zur Hilfe holen sollen. Auch so können schon Menschenleben gerettet werden.



3.6 Lernzielkontrolle in Form der Radfahrprüfung

An manchen Schulen erhalten die Schüler nach der bestandenen Radfahrprüfung einen Radfahrführerschein. Er dient als Anerkennung der erbrachten Leistung und als Belohnung.

Die Radfahrprüfung erfolgt auf einer bekannten, vorher festgelegten Fahrstrecke im Schulumfeld. Hier müssen die Kinder die in den einzelnen Unterrichtseinheiten erlernten Handlungsabläufe sicher im alltäglichen Verkehrsgeschehen umsetzen.

Folgende Handlungsabläufe werden insbesondere erwartet:²⁰

- Anfahren
- Anhalten

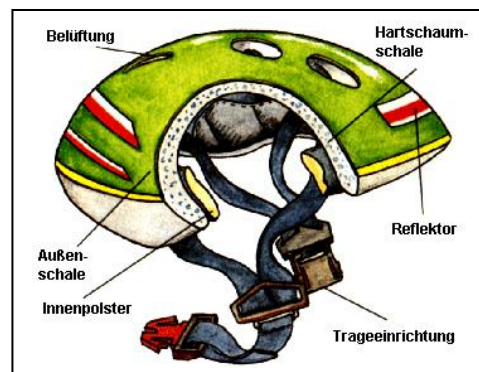
²⁰ vgl. Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW, 2001

- Vorfahrtsregeln
- Rechtsabbiegen
- Alternatives Linksabbiegen

Den Schülern sollten trotz erworbenem Fahrradführerschein deutlich gemacht werden, dass sie immer noch nicht in der Lage sind, komplexe Handlungsabläufe sicher zu beherrschen und dass sie immer mit dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen müssen.



4 Der Fahrradhelm²¹



Bei Schulkindern der 1. und 2. Klasse dient das Fahrrad noch als Spielzeug. Aber bereits beim Kauf eines Spielfahrrads sollte ein gut sitzender Fahrradhelm mit angeschafft werden. In der Bundesrepublik gibt es keine Helmpflicht für Fahrradfahrer; die Verantwortung liegt also in der Hand der Eltern.

Sie haben dafür zu sorgen, dass ihre Kinder nicht nur einen Fahrradhelm besitzen, sondern ihn auch benutzen.

Denn bei ca. 80 % der Unfälle werden Radfahrer am Kopf verletzt. Helme verringern das Verletzungsrisiko um ungefähr 60 %.

²¹ vgl. Planet- Helmi

Ein Helm verteilt die einwirkenden Kräfte bei einem Aufprall auf eine größere Fläche. So werden Hirnverletzungen meistens verhindert. Nach einem Sturz verliert ein Helm seine Schutzkraft. Denn auch wenn sie für den Laien nicht erkennbar sind, entstehen nach einem Sturz Risse im Helm.

5 Das verkehrssichere Fahrrad²²

Vor Beginn der praktischen Übungen im Schonraum lernen die Schulkinder im Unterricht, welche Ausstattung ein verkehrssicheres Fahrrad benötigt und das laut StVZO das Fahrrad ohne diese Teile nicht im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden darf.

Im Schonraum durchlaufen dann alle Fahrräder in Zusammenarbeit mit dem Bezirksdienstbeamten einen sogenannten Fahrradcheck.

Zunächst wird das Fahrrad jedes Kindes genau unter die Lupe genommen. Die Kinder können zudem die Teile aufzeigen und benennen.

Im Vorhinein sollten auch die Eltern informiert werden. Jedes Fahrrad sollte zuvor von den Eltern inspiziert und ggf. fehlende Teile im Fahrradgeschäft gekauft und montiert werden.

So kommt es später auf dem Schulhof nicht zu größeren Verzögerungen.

Folgende Teile schreibt die StVZO vor:

- Scheinwerfer
- Schlussleuchten
- Dynamo
- weißer Frontreflektor
- hinterer roter Rückstrahler
- Pedalreflektoren
- Großflächenrückstrahler
- Speichenreflektoren

Zu den gesetzlich vorgeschriebenen Teilen gehören außerdem auch noch die beiden voneinander unabhängigen Bremsen (Hand- und Rücktrittbremse) und die Klingel.

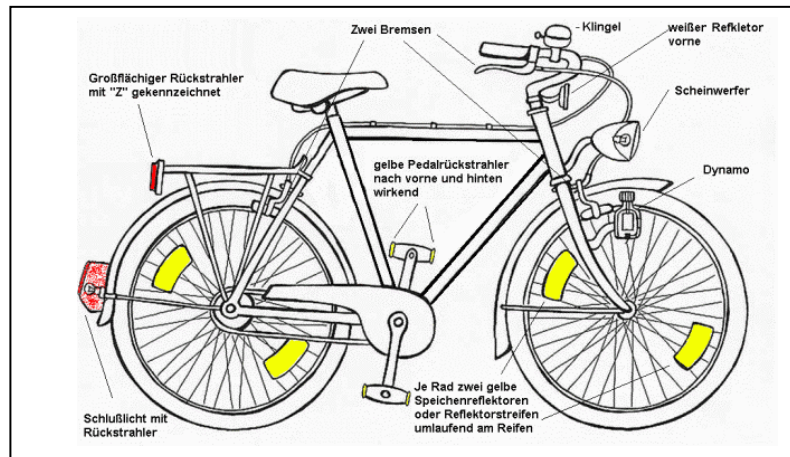
Des Weiteren sollte jedes Fahrrad auf die Größe des Fahrers eingestellt werden.

Der Sattel sollte nur so hoch sein, dass das Kind noch mit den Fußspitzen den Boden erreichen kann, wenn es auf dem Sattel sitzt.

²² vgl. adfc- bayreuth

Der Lenker sollte mindestens die gleiche Höhe wie der Sattel haben. Besser wäre noch ein bisschen höher, damit das Kind aufrecht sitzen kann.

So kann das Kind die Straße besser überblicken und den Sicherheitsblick besser ausführen.



6 Fazit

Wie man sehen kann ist die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei im Primärbereich nur eine Unterstützung der eigentlichen Organisatoren (Eltern und Lehrkräfte).

Aber auch wenn sie im Vergleich zu ihnen nur einen geringeren Anteil der Verkehrserziehung in den Grundschulen übernehmen, benötigt dieser einen hohen Vorbereitungsaufwand.

Denn die Bürger, also auch die Eltern, Lehrkräfte, sowie die Kinder verlassen sich auf die Arbeit der Polizeibeamten.

Da muss alles gut vorbereitet und durchdacht sein. Schon kleine vermeidbare Fehler rücken die Polizei in ein schlechtes Licht.

Während der Übungen im öffentlichen Straßenverkehr müssen sie stets wachsam und aufmerksam sein, damit sie ordnungsgemäß für die Sicherheit der Schulkinder sorgen können.

Jedoch sind noch einige Dinge von anderen Stellen in diesem Zusammenhang zu verbessern.

Zum einen sollte es für Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahrs eine Helmpflicht beim Fahrradfahren geben.

Sie können bis zu diesem Alter keine so hohe Verantwortung für ihr Leben übernehmen. Deshalb sollte ihr Leben durch Gesetz geschützt werden.

Des Weiteren müssen andere Verkehrsteilnehmer durch die Polizeibeamten in der Verkehrsaufklärungsarbeit, wie in didaktischen Gesprächen wiederholt auf den § 3 Abs. 2a STVO aufmerksam gemacht werden.

In diesem heißt es: *„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“*

Möglicherweise können weitere Kinderleben dadurch geschützt werden.

Auch der Verkehrsraum muss weiterhin kindsgerecht umgestaltet werden.

Mehr Querungshilfen, eine geringe Höchstgeschwindigkeit in Schulumgebung, die Beschilderung „Vorsicht! Kinder!“, Halteverbote vor Schulen, sowie die Abschaffung von Sichthindernissen tragen zu erheblich mehr Sicherheit der Kinder im öffentlichen Straßenverkehr bei.

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist Aufgabe aller Menschen!

7 Quellenverzeichnis

Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Handbuch zur Verkehrserziehung und –aufklärung der Polizei NRW. Verkehrserziehung und –aufklärung in Schulen, Düsseldorf 2001

Limbourg M., Kinder unterwegs im Verkehr – Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindes- und Jungendalter, Heft 3, Meckenheim

Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Zitationen von Internet-Quellen. Internet: <http://www.im.nrw.de> [Stand: 02.02.2007]

Pressestelle der Polizei Mettmann (Hrsg.): Zitationen von Internet-Quellen. Internet: http://www.presseportal.de/polizeipresse/p_story.htx?nr=772686&action=bigpic&att=49788&firmaid=43777&keygroup=bild [Stand: 27.01.2007]

Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft und Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.): Zitationen von Internet-Quellen. Internet:

- <http://www.vms-verlag.de/download/helmi/01-fahrradhelm.pdf> [15.02.2007]
- [http://www.vms-verlag.de/cnt.php?name=http://www.vms-verlag.de/download/helmi/09-fahrrad beherrschen.pdf](http://www.vms-verlag.de/cnt.php?name=http://www.vms-verlag.de/download/helmi/09-fahrrad%20beherrschen.pdf) [15.02.2007]
- [http://www.vms-verlag.de/cnt.php?name=http://www.vms-verlag.de/download/helmi/10-gefahren auf wegen.pdf](http://www.vms-verlag.de/cnt.php?name=http://www.vms-verlag.de/download/helmi/10-gefahren%20auf%20wegen.pdf) [15.02.2007]

Allgemeiner deutscher Fahrradclub Bayreuth (Hrsg.): Zitationen von Internet-Quellen. Internet: [http://adfc-bayreuth.de/rund u r/vkssirad.htm](http://adfc-bayreuth.de/rund_u_r/vkssirad.htm) - oben [05.02.2007]

Selbstständigkeitserklärung

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

Datum, Unterschrift

8. Anhang