

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

Schüler als Radfahrer in der Sekundarstufe 1

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

**vorgelegt von
Dennis Schlee, KA, P08/04
Duisburg, den 28.06.2010**

Inhaltsverzeichnis

1.1 Risikogruppe Radfahrer	3
1.2 Aufbau der Seminararbeit	3
2.1 Verkehrsunfallzahlen mit Beteiligung von Kindern in der Bundesrepublik Deutschland (2008)	4
2.2 Statistische Erfassung der 10-15-jährigen Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung im Jahr 2008 in der BRD	6
2.3 Verunglückte Kinder in Nordrhein-Westfalen (NRW) im Jahr 2008	7
3.1 Erfordernis kognitiver und motorischer Fähigkeiten des Kindes im Straßenverkehr	8
3.2 Die visuelle Wahrnehmungsfähigkeit	9
3.3 Die auditive Wahrnehmungsfähigkeit	10
3.4 Die motorischen Fähigkeiten	10
3.5 Die kognitiven Fähigkeiten	11
3.6 Typische Verhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr	12
6.1 Runderlass „Verkehrserziehung in der Schule“	17
6.2 Die Verantwortung des Lehrpersonals	17
7.1 Das riskante Fahrverhalten des erwachsenen Menschen	18
7.2 Die Vorbildfunktion der Eltern	19
Quellenverzeichnis	24
Selbstständigkeitserklärung	26

1 Einleitung

1.1 Risikogruppe Radfahrer

Kinder werden bereits im frühen Lebensalter mit den Gefahren des Straßenverkehrs konfrontiert. Insbesondere die Nutzung des Fahrrads stellt sie vor eine große kognitive und motorische Aufgabe. Der öffentliche Straßenverkehr erfordert eine bestimmte Verhaltenskompetenz, die vom Kind zunächst erlangt werden muss. Dieser Lernprozess hat grundsätzlich durch eine gezielte Mobilitäts- und Verkehrserziehung seitens des Kindergartens, der Grundschule, der weiterführenden Schule, der Polizei und der Eltern zu erfolgen.

In dieser Seminararbeit wird die Altersgruppe der 10-15-jährigen Radfahrer (Sekundarstufe 1, Klassen 5-8) dargestellt. Erfolgte das verkehrspädagogische Training in der Grundschule hauptsächlich im Schonraum, fahren Kinder dieser Altersgruppe in der Regel das erste Mal selbstständig mit dem Fahrrad im Straßenverkehr. Des Weiteren sind Kinder gemäß § 2 Abs.5 StVO nach Vollendung des 10. Lebensjahres dazu verpflichtet, die Fahrbahn oder vorgeschriebene Radwege zu benutzen. Nicht überraschend erscheint die Tatsache, dass eine Vielzahl an Radfahrern dieser Altersgruppe bei Verkehrsunfällen verunglückt.

1.2 Aufbau der Seminararbeit

In Kapitel 2 erfolgt zunächst eine Analyse der Verkehrsunfallzahlen in der Bundesrepublik Deutschland. Besonderes Augenmerk wird

hier auf die Altersgruppe der 10-15-jährigen Radfahrer gelegt. Zudem werden die Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern in NRW in Beziehung zu den Unfallzahlen in Deutschland gesetzt.

In Kapitel 3 wird versucht, wissenschaftliche Erklärungsansätze für das spezifische Verhalten von Kindern im Straßenverkehr zu finden. Die Kapitel 4-7 thematisieren die Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Es wird aufgezeigt, welche Aufgabenbereiche von der Polizei, der Schule und der Eltern zu übernehmen sind.

In Kapitel 8 werden die technischen Vorrichtungen des Fahrrads erläutert, die für die sichere Fortbewegung im Straßenverkehr notwendig sind.

Abschließend folgt in Kapitel 9 ein persönliches Fazit.

2 Statistik

2.1 Verkehrsunfallzahlen mit Beteiligung von Kindern in der Bundesrepublik Deutschland (2008)

Die folgenden Daten sind den Auswertungen des Statistischen Bundesamtes¹ des Jahres 2008 entnommen. Diese basieren auf Angaben der Polizei. Dies hat zur Folge, dass Verkehrsunfälle, die nicht von der Polizei aufgenommen worden sind, keine Berücksichtigung finden. Dementsprechend ist eine hohe Dunkelziffer, insbesondere bei Bagatellunfällen, zu erwarten.

¹ [Internet: http://www.verkehrswacht-medien-ser-vice.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Statistik/kinderunfaelle_2008.pdf](http://www.verkehrswacht-medien-ser-vice.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Statistik/kinderunfaelle_2008.pdf) [Stand: 15.04.2010]

Kinder im Sinne der statistischen Erfassung, schließen alle Mädchen und Jungen unter 15 Jahren ein.

Im Jahr 2008 verunglückten insgesamt 31.648 Kinder. Im Vergleich zum Vorjahr stellt dies einen Rückgang von 6,4 % (33.804 in 2007) dar. Den größten Anteil nehmen die Fahrrad fahrenden Kinder ein. Insgesamt verunglückten 11.468 Kinder mit dem Fahrrad. Das sind 4,1% weniger als im Vorjahr (11.963 in 2007). Die Unfallzahlen als Insasse im Pkw (10.379) und als Fußgänger (7.922) sind bei Kindern hingegen niedriger.

Weiterhin wird die Schwere der Unfälle in drei Kategorien unterteilt. Dazu gehören getötete, schwer und leicht verletzte Kinder. Als getötet gelten alle Kinder, die innerhalb von dreißig Tagen an den Unfallfolgen sterben. Schwer verletzt sind Kinder, die unmittelbar zur stationären Behandlung zumindest vierundzwanzig Stunden im Krankenhaus verbleiben. Übrige Verletzte gelten als leicht Verletzte.

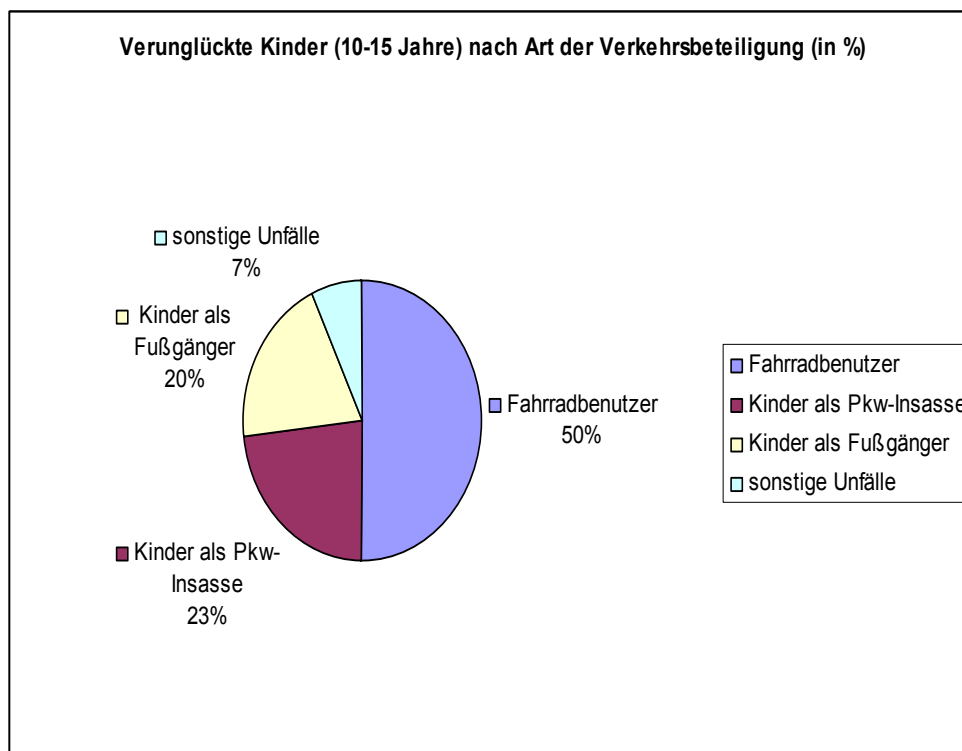
Im Jahr 2008 sind 102 Kinder getötet worden. Auch hier zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr (111 in 2007) ein Rückgang von 8,1%. Eine vergleichsweise hohe Veränderung von 11,8 % zeigt die Zahl der schwer Verletzten, die von 5.521(in 2007) auf 4.872 (in 2008) sank. Auch die Zahl der leicht Verletzten Kinder ist um 5,3%, von 28.172 (in 2007) auf 26.674 (in 2008) gesunken.

Positiv zu nennen ist, dass die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr in allen Bereichen gesunken ist. Nichtsdestotrotz gilt es, die Zahlen der verunglückten Kinder weiter

zu senken. Die hohe Zahl der Verkehrsunfälle mit dem Fahrrad zeigt, dass es sich hierbei zweifelsohne um eine Risikogruppe handelt.

2.2 Statistische Erfassung der 10-15-jährigen Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung im Jahr 2008 in der BRD

Fahrradbenutzer dieser Altersgruppe nehmen mit 50% den größten Anteil an verunglückten Kindern ein. Vergleichsweise niedriger ist der Anteil der verunglückten Kinder als Pkw-Insasse (23%) und als Fußgänger (20%). Sonstige Unfälle, u.a. mit dem Motorzweirad oder Kraftomnibussen, ergeben lediglich 7%.



Die grafische Darstellung visualisiert den hohen Anteil an verunglückten Fahrradbenutzern dieser Altersgruppe. Ursächlich dafür ist u.a. die Tatsache, dass das Fahrrad das bevorzugte Fortbewegungsmittel dieser Altersgruppe im Straßenverkehr darstellt. Der geringe Anteil sonstiger Unfälle, lässt sich u.a. dadurch erklären, dass die Verwendung motorisierter Zweiräder erst mit dem fünfzehnten Lebensjahr zulässig ist. Weiterhin sind motorisierte Zweiräder auf Grund begrenzter finanzieller Mittel im Vergleich zu Fahrrädern selten.

2.3 Verunglückte Kinder in Nordrhein-Westfalen (NRW) im Jahr 2008 ²

Im Jahr 2008 sind in NRW 7.612 Kinder verunglückt. Das sind ca. 24% aller in Deutschland verunglückten Kinder. Hierbei wurden 7.594 verletzt. Verglichen mit dem Jahr 2007 ist die Zahl der verunglückten Kinder um 10% gesunken (8.458 in 2007). Auch die Zahl der Verletzten sank um 10% von 8.441 im Jahr 2007 auf 7.594 im Jahr 2008.

In NRW wurden insgesamt 18 Kinder getötet. Das sind ca. 1/5 aller in Deutschland getöteten Kinder. Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich hier eine leichte Erhöhung der Zahlen (17 in 2007). Verglichen mit dem Jahr 2006 (24 getötete Kinder), zeigt sich ein jedoch ein Rückgang von 25%.

² Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): PD Georg Bartel: Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen. Einbindung der Verkehrsunfallprävention in die strategische Ausrichtung der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verkehrsunfallbekämpfung, 4. Juni 2009

In der Altersgruppe von 10 bis 14 Jahren, sind im Jahr 2008 51,4% der verunglückten Kinder mit dem Rad unterwegs gewesen.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Zahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr abgenommen hat. Nichtsdestotrotz müssen die Zahlen, insbesondere im Bereich der getöteten Kinder, weiterhin reduziert werden. Einen großen Beitrag hierzu leistet die Verkehrssicherheitsarbeit. Inwieweit dies der Fall ist, wird in den Kapiteln 4-7 erläutert. Zweifelsohne stellen Radfahrer der Altersgruppe von 10-14 Jahren auch in NRW eine Risikogruppe dar.

3 Wissenschaftliche Betrachtung der Unfallursachen

3.1 Erfordernis kognitiver und motorischer Fähigkeiten des Kindes im Straßenverkehr

Wie bereits in Kapitel 2 festgestellt worden ist, sind Fahrradbenutzer in der Altersgruppe von 10-15 Jahren stark gefährdet. Um Unfälle zu vermeiden, müssen Kinder Gefahrensituationen als solche erkennen, das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer frühzeitig deuten und die Komplexität des Straßenverkehrs verstehen. Des Weiteren müssen sie in der Lage sein, auf diese Situation angemessen und rechtzeitig zu reagieren. Oftmals sind Kinder im heutigen Straßenverkehr überfordert.

Im Vergleich zu der Wahrnehmungsfähigkeit eines Erwachsenen, sind die Fähigkeiten eines Kindes, je nach Altersgruppe, noch nicht

oder nur eingeschränkt vorhanden. Zudem sind weitere Kompetenzen erforderlich. „Intelligenz als Kontrollinstrument, Denken als begleitender Sekundärprozeß und Wahrnehmungskritik als Objektivierungshilfe müssen sie ergänzen.“³ Diese Ergänzungen können durch gezieltes Training erlernt und optimiert werden.

3.2 Die visuelle Wahrnehmungsfähigkeit

Insbesondere im Straßenverkehr stellt das Auge das wichtigste Sinnesorgan dar. Auf Grund der meist geringen Körpergröße des Kindes, mangelt es ihm jedoch an der nötigen Übersicht. Bereits mit fünf Jahren sind Kinder grundsätzlich in der Lage Farben wahrzunehmen. Somit sind Verkehrsschilder und Signalanlagen im Hinblick auf die Wahrnehmung der Kinder der zu untersuchenden Altersgruppe unproblematisch. Auch die Wahrnehmung der Peripherie ist in der Regel bereits ausgeprägt. Folglich sind sie fähig, seitlich kommende Fahrzeuge frühzeitig zu erkennen.

Jedoch sind Kinder im Alter von 10-12 Jahren nur bedingt in der Lage, Geschwindigkeiten heranfahrender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Nicht nur die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, sondern auch die Entfernung und Größe des Objekts sind entscheidende Faktoren für die Geschwindigkeitseinschätzung. Kinder dieser Altersgruppe sind nur bedingt fähig diese Faktoren zu berücksichtigen, was zu folgenschweren Fehleinschätzungen führen kann.

³ Warwitz, Siegbert: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen-Spielen-Denken-Handeln.6.,aktualisierte Auflage.Schneider Verlag Hohoegehren GmbH.Baltmannsweiler 2009,S.36

3.3 Die auditive Wahrnehmungsfähigkeit

Das Gehör spielt nicht nur bei der Einschätzung der Geschwindigkeit eine wichtige Rolle. Auch Bremsvorgänge, sowie Bewegungsrichtungen können auf diese Weise ermittelt werden.

Über diese Fähigkeiten verfügen diese Kinder bereits. Jedoch beschränken sie sich meist auf einzelne Wahrnehmungen. Das Auge fungiert hier als primäres Sinnesorgan. Dies hat zur Folge, dass auditive Reize wie beispielsweise das Hupen eines Fahrzeugs zwar akustisch wahrgenommen, nicht aber als Warnsignal erkannt wird. Wichtige Reize werden somit vom Kind überhört.

3.4 Die motorischen Fähigkeiten

Kinder dieser Altersgruppe haben eine längere Reaktionszeit aufzuweisen als Erwachsene. Somit kann das Radfahrverhalten u.a. auf Grund von längeren Bremswegen zu Gefahrensituationen führen.

Zwar haben Kinder eine praktische Fahrausbildung in der Grundschule auf dem Fahrrad bereits absolviert, jedoch lassen sich insbesondere bei motorisch schwächeren Kindern weiterhin enorme Defizite bei der Teilnahme am Straßenverkehr feststellen. So zeigen sich weiterhin Probleme beim Abbiegevorgang, da weiterhin die Gefahr besteht, dass das einhändig fahrende Kind beim Umschauen die eigene Fahrspur verlässt und folglich in den Gegenverkehr fährt. Auch die Grundlagen der Fahrradbeherrschung wie das Auf- und

Absteigen, sowie das Anfahren und Bremsen, werden oftmals nicht sicher beherrscht.

Ursächlich für eingeschränkte motorische Fähigkeiten ist weiterhin die zunehmende Fettleibigkeit von einer Vielzahl von Kindern. Dieses Kriterium spielt jedoch nur eine unterordnete Rolle.

Des Weiteren benötigen Kinder, während sie sich im Straßenverkehr bewegen, eine größere Spurbreite. Denn „Nicht die für den Zweck des Fortkommens gerade notwendige, ökonomische, kraftsparende, zielgerichtete Bewegungsfigur, sondern die überschießende Vielfalt von Neben- und Begleitbewegungen kennzeichnet die kindliche Motorik.“⁴.

Limbourg⁵ ist der Ansicht, dass sich die Nutzung der Spurbreite vom 5. bis zum 13. Lebensjahr nur geringfügig, im 14. Lebensjahr jedoch sprunghaft verbessert.

3.5 Die kognitiven Fähigkeiten

Aufmerksamkeit ist eine der Grundvoraussetzungen im Straßenverkehr. „Dies betrifft sowohl die gezielte Wahrnehmung bestimmter Objekte oder Vorgänge (konzentrierte Aufmerksamkeit), das simultane Wahrnehmen mehrerer Faktoren (distributive Aufmerksamkeit) als auch die Fähigkeit zu Aufmerksamkeitsänderungen je nach situativer Anforderung in Richtung und Intensität (flexible Aufmerksam-

⁴Warwitz, Siegbert: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen-Spielen-Denken-Handeln.6.,aktualisierte Auflage.Schneider Verlag Hohengehren GmbH.Baltmannsweiler, 2009,S.41

⁵ Limbourg, M. : Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Reihe Prävention in NRW, Heft Nr. 12, Unfallkassen NRW, Düsseldorf 2008,S.57

keit).⁶ Das ständige Wechselspiel der unterschiedlichen Reize erfordert ein hohes Maß an Konzentration und lässt das Kind schnell ermüden. Hierdurch können sich viele Gefahren für das Kind ergeben.

Limbourg⁷ bezieht sich auf die Theorie der kognitiven Entwicklung des Kindes nach Piaget. Das Kind ist nach dessen Theorie im Alter von 6-12 Jahren erstmals in der Lage sich in Denk- und Verhaltensweisen anderer Personen hinein zu versetzen. Dies bezieht sich jedoch ausschließlich auf Begrifflichkeiten, die sich das Kind konkret vorstellen kann. Abstrakte Begriffe fallen jedoch nicht darunter (Konkret-operationale Stufe).

Dies bedeutet für den öffentlichen Straßenverkehr, dass bekannte und trainierte Fahrstrecken von den Kindern befahren werden können, auf Grund mangelnder Transferleistung dies jedoch nicht für unbekannte Wege gilt. Kinder besitzen in diesem Entwicklungsstadium noch kein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein.

Im Alter von ca. 12 Jahren erreichen die Kinder die höchste kognitive Stufe.

Sie sind von nun an in der Lage abstrakt zu denken und Gelerntes auf für sie unbekannte Situationen zu übertragen (Formal-operationale Stufe).

Dies hat zur Folge, dass das Kind in der Lage ist, Gefahren zu erkennen.

3.6 Typische Verhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr

6 Siller, Rolf (Hrsg.): Kinder unterwegs-Schule macht mobi. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule.1.Auflage.Ludwig Auer GmbH, Donauwörth 2003,S.16
7 Limbourg, M. : Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Reihe Prävention in NRW, Heft Nr. 12, Unfallkassen NRW, Düsseldorf 2008,S. 107

Der öffentliche Verkehrsraum stellt keinesfalls einen kindgerechten Lebensraum dar. Gefahrensituationen werden, wie bereits in Kapitel 3.5 festgestellt worden ist, meist nicht erkannt. Vielmehr nutzen Kinder die baulichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs, um den ausgeprägten Spieltrieb zu befriedigen. Des Weiteren wird eine Vielzahl von Umweltreizen geboten, die für das Kind interessant erscheinen und von ihnen „erkundet“ werden. Oftmals sehen Kinder Gefahrensituationen als Herausforderung an, oder nutzen den Verkehr als Austragungsort für Wettkämpfe. Insbesondere in der zu untersuchenden Altersgruppe gewinnen Faktoren, wie z.B. Selbstüberschätzung oder Imponiergehabe, bedingt durch ein geringes Selbstwertgefühl, eine große Bedeutung. Bereits erlangtes Verkehrswissen und Gefahrenbewusstsein spielen meist eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt wird deutlich, dass eine Vielzahl von Faktoren ursächlich für Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern sein können. Umso deutlicher wird die Erfordernis der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

4 Die Mobilitätserziehung in Abgrenzung zur Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung im traditionellen Sinne beschränkte sich meist auf die Unfallprävention. Hierbei wurde den Kindern durch gezieltes Training und Erlernen der Verkehrsregeln gezeigt, wie sie sich im Straßenverkehr zu verhalten haben.

Die Mobilitätserziehung greift diesen Grundgedanken auf und erweitert ihn.

Eingeführt wurde dieser Begriff bei der Bekanntmachung der „Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung in der Schule“ im Jahr 1994. Angesichts der mit dem Verkehr verbundenen Umweltzerstörung und Gesundheitsschäden, ergibt sich die Mobilitätserziehung aus Teilaspekten der Umwelt- und Gesundheitserziehung. Zudem soll die Sozial- und Sicherheitserziehung Berücksichtigung finden.

Das bedeutet, dass Kinder die Kompetenz entwickeln sollen, den Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen für Mensch und Umwelt kritisch zu hinterfragen. „Die Mobilitätserziehung muss vielmehr Alternativen und Auswege aufzeigen und die Kinder aktiv in die anzustrebende Veränderung der Verkehrsumwelt einbeziehen.“⁸ Es soll dem Kind verdeutlicht werden, dass die Verantwortlichkeit im Straßenverkehr bei jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer liegt.

5 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW

5.1 Erlasslage

Die Aufgabenzuweisung der Polizei NRW in Bezug auf die Verkehrssicherheitsarbeit wird im Folgenden anhand zweier Erlasse erörtert.

⁸ Spitta, Philipp: Praxisbuch Mobilitätserziehung. Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), Schneider Verlag Hohengehren, Baltmannsweiler 2005, S.32

Zunächst sei an dieser Stelle der Erlass „Grundsätze der Polizei“⁹ vom 17.05.2006 zu nennen. Dieser beschreibt die Verkehrssicherheitsarbeit neben der Einsatzbewältigung/ Gefahrenabwehr und der Kriminalitätskontrolle, als eine der drei Kernaufgaben der Polizei. Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit ist hierbei das Ziel der Polizei zum einen die Reduzierung der Unfallzahlen, zum anderen die Minderung der Unfallfolgen für Opfer von Verkehrsunfällen. Vor Allem im Bereich der Prävention hat die Polizei tätig zu werden. „Die Polizei berät besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer. Sie wirkt an Präventionsprojekten mit und informiert andere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit über erkannte Verkehrsunfallphänomene und bringt ihren Fachverstand in Netzwerke ein.“¹⁰

Weiterhin benennt der Runderlass „Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen“¹¹ vom 19.10.2009 die Ziele und Zielgruppen, sowie die Inhalte der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit. „Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention sind insbesondere nachstehende Ziele zu verfolgen:

- Reduzierung von Verkehrsunfällen und Minderung der Folgen
- Sensibilisierung für die Gefahren des Straßenverkehrs
- Förderung normgerechten Verkehrsverhaltens
- Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung“¹²

9 Grundsätze der Polizeiarbeit, Erlass IM/ NRW vom 17.5.2006,4-59.01

10 Grundsätze der Polizeiarbeit, Erlass IM/ NRW vom 17.5.2006,4-59.01

11 RdErl.d. Innenministeriums vom 19.10.2009 -41- 61.02.01-3- , 2.1

12 RdErl.d. Innenministeriums vom 19.10.2009 -41- 61.02.01-3- , 2.1

Zu den Zielgruppen zählen u.a. Kinder (0 bis 14 Jahre) und Jugendliche (15 bis 17 Jahre). Hierbei obliegt die Verkehrserziehung zunächst u.a. den Erziehungsberechtigten und den Schulen. Die Polizei leistet ihrerseits Unterstützungsarbeit. Zudem hat eine intensive Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Verkehrswachten und den Verbänden zu erfolgen.

5.2 Kooperation mit Schulen

Die Kontaktaufnahme mit dem örtlichen Schulen erfolgt durch Verkehrssicherheitsberater. Hierbei handelt es sich um speziell geschulte Polizeibeamte, die über ein hohes Maß an kommunikativen und pädagogischen Fähigkeiten verfügen. Als Ansprechpartner fungiert in der Regel der jeweilige Schuldirektor. Auf der Grundlage der örtlichen Unfalllagebilder werden von den jeweiligen Verkehrssicherheitsberatern u.a. Konzepte zur Unterrichtsgestaltung, zur Schulwegplanung und zur Schulwegsicherheit entwickelt und den Ansprechpartnern vorgestellt. Diese entscheiden daraufhin, ob und inwieweit diese Konzepte an den jeweiligen Schulen umgesetzt werden. Die kontinuierliche Zusammenarbeit ist hierbei von großer Bedeutung. „Sie in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen.“¹³

6 Verkehrserziehung in der Sekundarstufe 1

¹³ Verkehrserziehung in der Schule, RdErl.d. Kultusministeriums v. 10.7.1995 (GABL. NW. IS.154)

6.1 Runderlass „Verkehrserziehung in der Schule“¹⁴

Der Erziehungsauftrag im Hinblick auf die Mobilitäts- und Verkehrserziehung ergibt sich aus dem Runderlass „Verkehrserziehung in der Schule“ vom 10.07.1995.

Im Sinne dieses Erlasses gilt die Verkehrserziehung als Aufgabe der Schule. Erforderlich ist, dass dieser Themenbereich in allen Schulstufen und Schularten Bestandteil von zahlreichen Unterrichtsfächern wird.

Auf Grund dessen ist dem Lehrpersonal während des Studiums die Möglichkeit zu eröffnen, an mindestens einer verkehrspädagogischen Veranstaltung teilzunehmen, deren Inhalt Bestandteil der zweiten Staatsprüfung sein kann. „Fortbildungen zur Verkehrserziehung werden als kollegiumsinterne Fortbildungen durchgeführt.“¹⁵

Des Weiteren wird eine intensive Kooperation mit außerschulischen Einrichtungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Deutschen Verkehrswacht und Unfalldiensten gepflegt.

6.2 Die Verantwortung des Lehrpersonals

An der weiterführenden Schule wird der Themenkomplex Verkehrserziehung nicht in einem eigenen Unterrichtsfach behandelt. Flächendeckende Projekte wie beispielsweise die systematische Rad-

¹⁴ Verkehrserziehung in der Schule, RdErl.d. Kultusministeriums v. 10.7.1995 (GABL. NW. IS.154)

¹⁵ Verkehrserziehung in der Schule, RdErl.d. Kultusministeriums v. 10.7.1995 (GABL. NW. IS.154)

fahrausbildung, inklusive einer Lernzielkontrolle, werden in dieser Schulstufe nicht durchgeführt. „Da in den weiterführenden Schulen - in Haupt- und Realschule sowie dem Gymnasium- die Verkehrserziehung nicht als eigenes Fach ausgewiesen ist, sondern lediglich an die Einzelfächer angebunden werden kann, ist ihre unterrichtliche Behandlung dem Engagement und der Verantwortung des einzelnen Lehrers überlassen.“¹⁶ Das Lehrpersonal kann somit einen großen Beitrag zur Verkehrserziehung der zu untersuchenden Altersgruppe beitragen.

7 Die Bedeutung des Erziehungsberechtigten als Verkehrserzieher

7.1 Das riskante Fahrverhalten des erwachsenen Menschen

Grundsätzlich ermöglicht der Straßenverkehr die schnelle Fortbewegung von Verkehrsteilnehmern.

Gemäß § 1 Abs.1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr jedoch ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

Auf Grund von besonderen persönlichen Umständen, wie beispielsweise einer frustrierenden oder Stress hervorrufenden Erfahrung oder mangelnder geistiger Reife, wird die geforderte Vor- und Rücksicht jedoch oftmals zum Nachteil der Kinder vernachlässigt. „Persönlichkeitsbegründete irrationale Beweggründe überlagern zweckra-

¹⁶ Siller, Rolf (Hrsg.): Kinder unterwegs-Schule macht mobi. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule.1.Auflage.Ludwig Auer GmbH, Donauwörth 2003,S.100

tionale Überlegungen des Fortkommens.“¹⁷ Da Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, wurde der § 3 Abs.2a StVO eingeführt. Dieser Paragraph fordert Fahrzeugführer auf, sich u.a. gegenüber Kindern, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so zu verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist.

7.2 Die Vorbildfunktion der Eltern

Eltern können im Hinblick auf die Verkehrs- und Mobilitätserziehung einen großen Beitrag leisten. Hierbei sollte die Vermittlung von Inhalten möglichst früh erfolgen.

Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung beginnt bereits mit der Teilnahme der Eltern am Straßenverkehr. Da die Elternteile gegenüber dem Kind eine Vorbildfunktion übernehmen, hat eine vorsichtige und rücksichtsvolle Teilnahme am Straßenverkehr zu erfolgen. Kinder imitieren in der Regel diese Verhaltensweisen im Rahmen ihrer kognitiven und motorischen Fähigkeiten. Somit tragen Eltern eine große Verantwortung.

Von großer Bedeutung ist jedoch nicht ausschließlich die Erlangung der theoretischen Kenntnisse. Der sichere Umgang im Straßenverkehr kann nur mit ausreichendem Training erlangt werden. Dies gilt insbesondere bei der Teilnahme als Fahrradbenutzer. Zwar erfolgt in der Grundschule eine umfassende Radfahrausbildung für das Kind, nichtsdestotrotz ist der zeitliche Rahmen zu begrenzt, um am Ende dieser Fahrausbildung von Sicherheit im Straßenverkehr zu spre-

¹⁷ Warwitz, Siegbert: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen-Spielen-Denken-Handeln.6.,aktualisierte Auflage.Schneider Verlag Hohoengehren GmbH.Baltmannsweiler 2009,S.5

chen. Eltern haben die Aufgabe dieses Training zu wiederholen und zu ergänzen. Sollten Inhalte dieser Fahrausbildung nicht bekannt sein, ist eine Kontaktaufnahme mit der Schule erforderlich.

Auch Elternabende und Elternbriefe sind Möglichkeiten der Kooperation zwischen Eltern und Schule. „Erfolgreicher als Briefe oder Elternabende sind häufig gemeinsam gestaltete Feste oder Projekttage, Fahrradübungen und Stadtteilerkundungen, bei denen die Unterstützung der Eltern eine große Hilfe ist und bei denen diese gleichzeitig für die Anliegen der Mobilitätserziehung gewonnen werden können.“¹⁸ In der Praxis werden solche Projekte jedoch nur selten angeboten bzw. umgesetzt.

Auch eine regelmäßige Prüfung der vorschriftsmäßigen Ausstattung des Fahrrads, sowie die Benutzung des Fahrradhelms, ist Aufgabe der Eltern.

Wie das Fahrrad ausgestattet sein soll, wird im folgenden Kapitel 8. erläutert.

8 Das verkehrssichere Fahrrad

Laut der Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) sind bestimmte technische Ausrüstungsgegenstände am Fahrrad erforderlich. Diese erhöhen die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr:

- Gemäß § 65 Abs.1 S. 2 StVZO muss das Fahrrad zunächst mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgestattet sein. Hiermit ist die Vorder- und Hinterradbremse gemeint.

¹⁸ Spitta, Philipp: Praxisbuch Mobilitätserziehung. Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), Schneider Verlag Hohengehren, Baltmannsweiler 2005, S.209

- Weiterhin ist eine helltönende Klingel gemäß § 64a StVZO erforderlich.
- Ausrüstung mit einer Lichtmaschine mit einer Nennleistung von mindestens 3 W und einer Nennspannung von 6 V (§ 67 Abs.1 StVZO).
- Fahrräder dürfen zudem nur mit vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen ausgestattet sein. Eine vorschriftsmäßige und feste Anbringung, sowie ständige Betriebsbereitschaft sind erforderlich (§ 67 Abs.2 StVZO).
- Gemäß § 67 Abs.3 StVZO muss das Fahrrad mit einem nach vorne wirkenden Scheinwerfer für weißes Licht ausgestattet sein. Zusätzlich muss mindestens ein nach vorn wirkender weißer Rückstrahler angebracht sein.
- An der Rückseite müssen sich weiterhin eine Schlussleuchte für rotes Licht, ein roter Rückstrahler und ein mit dem Buchstaben „Z“ gekennzeichnete roter Großflächen-Rückstrahler befinden (§ 67 Abs.4 Nr. 1, 2, 3 StVZO).
- Gemäß § 67 Abs. 6 StVZO müssen Fahrräder mit nach vorn und nach hinten wirkenden gelben Rückstrahlern ausgerüstet sein.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend, beschreibt jedoch die Mindestanforderung für die sichere Verkehrsteilnahme. Weitere Einrichtungen sind möglich. Diese sind der StVZO zu entnehmen.

9 Fazit

Deutlich hat sich gezeigt, dass Kinder als Radfahrer in der Altersgruppe von 10-15 Jahren zweifelsohne eine Risikogruppe darstellen. Des Weiteren ist unstrittig, dass die Verkehrs- und Mobilitätserziehung einen großen Beitrag zur Reduzierung der Unfallzahlen und deren Folgen leistet. Jedoch stellt sich die Frage, welchen Anteil die Verantwortlichen in der Praxis wirklich beitragen. Auf Grund persönlicher Erfahrungen, kann behauptet werden, dass die Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Seiten der Polizei im Bereich der Sekundarstufe 1 stark vernachlässigt wird. Die Ergebnisse dieser Seminararbeit zeigen jedoch, dass gerade in dieser Altersgruppe Kinder als Radfahrer oftmals verunglücken. Allem Anschein nach ist die Fahrausbildung in der Grundschule allein nicht ausreichend, um den sicheren Umgang mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Gleichzeitig übertragen Eltern oftmals ihre Verantwortung der Polizei und vergessen, dass gerade sie den größten Einfluss auf ihre Kinder haben.

Weiterhin negativ anzumerken ist die Tatsache, dass die Vermittlung von Inhalten in der Sekundarstufe 1 allein vom Engagement des Lehrpersonals abhängt. Dies hat zwangsläufig zur Folge, dass vielen

Kindern nicht die Möglichkeit eröffnet wird, eine optimale Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu genießen. Erforderlich ist hier, dass eine verstärkte Kontrolle der jeweiligen Schulleiter erfolgt.

Ohne Zweifel steht fest: „ Das verkehrsgerechte Kind kann es nicht geben. Nur einen kindgerechten Verkehr.“¹⁹ Somit ist mehr Verantwortung von allen Beteiligten zu fordern. Auch sollte eine verstärkte Kooperation zwischen den Schulen, der Polizei und dem Elternhaus erfolgen. Ausschließlich auf diese Weise ist es möglich, die Unfallzahlen weiterhin zu senken.

Des Weiteren sei an dieser Stelle anzumerken, dass für Kinder keine generelle Helmpflicht besteht. Auf Grund der Tatsache, dass Unfälle oft in Verbindung mit Kopfverletzungen stehen, ist eine Helmpflicht zeitnah einzuführen.

Bis dahin, ist es die Aufgabe aller Beteiligten im Straßenverkehr einen vorschriftsmäßigen Helm zu tragen und somit der nötigen Vorbildfunktion gerecht zu werden.

19 Spitta, Philipp: Praxisbuch Mobilitätserziehung. Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), Schneider Verlag Hohengehren, Baltmannsweiler 2005, S.213

Quellenverzeichnis

Literatur

Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): PD Georg Bartel: Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen. Einbindung der Verkehrsunfallprävention in die strategische Ausrichtung der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verkehrsunfallbekämpfung, 4. Juni 2009

Limbourg, M. : Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Reihe Prävention in NRW, Heft Nr. 12, Unfallkassen NRW, Düsseldorf 2008

Siller, Rolf (Hrsg.): Kinder unterwegs-Schule macht mobi. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule.1.Auflage.Ludwig Auer GmbH, Donauwörth 2003

Spitta, Philipp: Praxisbuch Mobilitätserziehung. Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), Schneider Verlag Hohengehren, Baltmannsweiler 2005

Warwitz Siegbert: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen-Spielen-Denken-Handeln.6,aktualisierte Auflage.Schneider Verlag Hohengehren GmbH.Baltmannsweiler 2009

Internet

[Internet:http://www.verkehrswacht-medien-ser-](http://www.verkehrswacht-medien-ser-)

www.vice.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Statistik/kinderunfaelle_2008.pdf [Stand: 15.04.2010]

Verordnungen

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Erlasse

Grundsätze der Polizeiarbeit, Erlass IM/ NRW vom 17.5.2006,4-59.01

RdErl.d. Innenministeriums vom 19.10.2009 -41- 61.02.01-3- , 2.1

Verkehrserziehung in der Schule, RdErl.d. Kultusministeriums v. 10.7.1995 (GABL. NW. IS.154)

Selbstständigkeitserklärung

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

Dennis Schlee

Duisburg, den 28.06.2010