

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

Kinder als Radfahrer im Primarbereich

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

**vorgelegt von
Alexander Stock, KA , Kurs: P 08/08
Duisburg, Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Verhalten von Kindern im Straßenverkehr	4
3 Körperliche und geistige Fähigkeiten von Kindern	5
3.1 Motorische Fähigkeiten der Kinder	5
3.2 Geistige Fähigkeiten der Kinder	6
4 Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr	8
5 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit.....	9
5.1 RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009	9
6 Zusammenarbeit mit den Grundschulen – Das Radfahrtraining im Primarbereich	10
6.1 Das Radfahrtraining in der 1. und 2. Klasse	11
6.2 Das Radfahrtraining in der 3. und 4. Klasse	14
7 Das verkehrssichere Fahrrad	17
8 Verkehrssichere Ausrüstung der Kinder	18
9 Aufgaben der Erziehungsberechtigten	19
10 Verkehrsraumgestaltung	20
Fazit	20
Quellenverzeichnis	22
Abbildungsverzeichnis	24
Selbstständigkeitserklärung.....	26

1 Einleitung

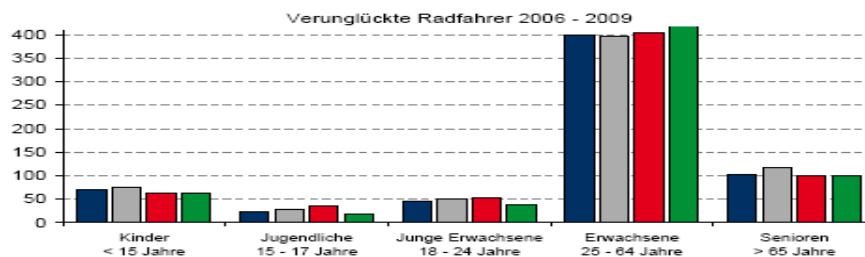
Heutzutage beginnen Kinder immer früher als Fahrradfahrer aktiv am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Schon ab dem 4. Lebensjahr besitzen viele Kinder ein eigenes Fahrrad und spätestens nach der Einschulung in die Grundschule nehmen die meisten Kinder aktiv mit ihrem Fahrrad am Straßenverkehr teil, wobei auch vermehrt das Fahrrad für den Schulweg benutzt wird.

Leider sind aber auch jedes Jahr zahlreiche Kinder mit ihrem Fahrrad in Verkehrsunfälle verwickelt.

Im vergangenen Jahr verunglückten in der Stadt Düsseldorf 643 Radfahrer, davon waren 64 Radfahrer Kinder unter 15 Jahren. Dies ist eine Steigerung um 3,2% im Vergleich zum Vorjahr. In 18 Fällen waren die Kinder der Unfallverursacher. Dies bedeutet einen Rückgang um 18,2% zum Vorjahr.

Getötete Kinder gab es im Jahr 2009 unter den Radfahrern glücklicherweise nicht.¹

Radfahrer	2006	2007	2008	2009	Veränderung zum Vorjahr	3-Jahres-Ø
Kinder < 15 Jahre	71	75	62	64	3,2%	-7,7%
Jugendliche 15 - 17 Jahre	24	29	35	19	-45,7%	-35,2%
Junge Erwachsene 18 - 24 Jahre	46	51	52	37	-28,8%	-25,5%
Erwachsene 25 - 64 Jahre	400	397	404	422	4,5%	5,4%
Senioren > 65 Jahre	103	118	99	101	2,0%	-5,3%
Gesamt	644	670	652	643	-1,4%	-1,9%



Quelle: Verkehrsbericht Düsseldorf 2009

Besonders auf dem Weg in die Schule verunglücken Kinder durch Verkehrsunfälle. Im Jahr 2009 ereigneten sich in Düsseldorf 42 Schulwegunfälle. Hierbei waren auch einige Rad fahrende Kinder beteiligt.

¹ vgl. Verkehrsbericht Düsseldorf 2009, Direktion Verkehr des PP Düsseldorf

Daher ist eine frühzeitige Verkehrserziehung und –aufklärung durch die Polizei in Zusammenarbeit mit den Grundschulen notwendig.

Diese Seminararbeit befasst sich mit dem Thema „Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei – Kinder als Radfahrer im Primarbereich“. Sie beschreibt die motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Kinder. Weiterhin gibt sie einen Einblick in die Radfahrausbildung der Kinder im Primarbereich und die Zusammenarbeit der Polizei und der Grundschulen.

2 Verhalten von Kindern im Straßenverkehr

Die meisten Kinder im Primarbereich sind noch nicht in der Lage, sicher Rad zu fahren und auf alle Verkehrsregeln zu achten.

So kommt es z.B. oft vor, dass Kinder plötzlich vom Geh- oder Radweg auf die Fahrbahn fahren, obwohl sie nach der StVO bis zum 8. Lebensjahr den Geh- bzw. Radweg zu benutzen haben, oder aber die falsche Straßenseite benutzen.

Weiterhin achten Kinder in diesem Alter mangels entsprechender Kenntnisse häufig nicht auf Verkehrszeichen und missachten die Vorfahrtsregeln. Beim Abbiegen werden zudem Fahrfehler gemacht oder andere Verkehrsteilnehmer übersehen.²

Oft sind Kinder durch die vielen zu beachtenden Verkehrsregeln beim Radfahren überfordert.

Zudem lässt ihre Konzentrationsfähigkeit schnell nach und sie werden dann leicht durch Reize aus dem Umfeld ablenkt.

² vgl. Limbourg, Kindliche Entwicklung und Verkehr

3 Körperliche und geistige Fähigkeiten von Kindern im Primarbereich

3.1 Motorische Fähigkeiten der Kinder

Kinder entwickeln bereits ab dem 4. Lebensjahr die ersten motorischen Fähigkeiten, die sie zum Fahrradfahren benötigen. Diese Fähigkeiten beschränken sich jedoch auf die Grundkenntnisse, wie zum Beispiel das Halten des Gleichgewichts auf dem Fahrrad, Kurven fahren, Bremsen oder das Auf- und Absteigen vom Fahrrad.

Sie sind jedoch nicht in der Lage, ihren Bewegungsapparat komplett zu beherrschen und zu koordinieren.³

Dies stellt ein wesentliches Problem bei der Beherrschung des Fahrrades und der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr dar.

Kinder im Primarbereich sind oft nicht in der Lage verschiedene Dinge gleichzeitig zu machen. So erweist es sich z.B. häufig als schwierig, beim Abbiegen Handzeichen zu geben und gleichzeitig auf Verkehrsschilder und andere Verkehrsteilnehmer zu achten.

Kinder in diesem Alter sehen von einem niedrigeren Blickstandort. So liegt die durchschnittliche Augenhöhe eines Erstklässlers unter der durchschnittlichen Höhe eines Personenkraftwagens. Dies beeinträchtigt die Übersicht im Straßenverkehr und die Einschätzungsmöglichkeit von Geschwindigkeiten erheblich.

Ebenso können sie nur eingeschränkt peripher sehen, so dass Gefahren, die von der Seite kommen, oft zu spät wahrgenommen werden.

„Das Kind hat einen eingeschränkten seitwärtigen Blickwinkel. Man spricht vom sogenannten „Tunnelblick“ des Kindes.“⁴

³ vgl. Limbourg, Kindliche Entwicklung und Verkehr

Auch sehen Kinder im Primarbereich langsamer und sie benötigen mehr Zeit als Erwachsene, um gewonnene Informationen zu verarbeiten.

Eine erhebliche Gefahr für die Kinder stellt außerdem das kindliche Gehör dar. Ab ca. 6 Jahren ist zwar das Gehör der Kinder vollständig ausgebildet, jedoch nicht das Richtungshören. Zudem hören Kinder langsamer und lokalisieren Geräusche ungenauer.

Erst ab ca. 8 Jahren haben Kinder die für das Radfahren erforderlichen motorischen Fähigkeiten erreicht.

3.2 Geistige Fähigkeiten der Kinder

Einschätzen von Situationen

Kinder im Primarbereich sind nicht in der Lage ihre Konzentration und Aufmerksamkeit durchgehend aufrecht zu erhalten und lassen sich leicht durch äußere Einflüsse ablenken.

Dies geschieht, da Kinder selektiv wahrnehmen und zunächst Dinge sehen, die sie lieben und die ihnen bekannt vorkommen. So werden Bekannte oder Freunde vor den Gefahren des Straßenverkehrs wahrgenommen.

Weiterhin können sie bis zum Alter von ca. 8 Jahren Gefahren, wie z.B. Entfernungen und Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer, nicht richtig einschätzen und in Gefahrensituationen keine angemessene Entscheidung treffen.

Erst ab ca. 10 Jahren sind sie fähig, diese Gefahren richtig zu beurteilen.

Des Weiteren können sich Kinder bis zum Alter von ca. 7 Jahren nicht in andere Personen hineinversetzen. Dies hat zur Folge, dass sie von sich auf

⁴ vgl. Warwitz, Verkehrserziehung vom Kinde aus, 2009

andere schließen, z.B.: „Ich sehe das Auto und das Auto sieht mich.“ .
 „Autos können so schnell wie ich anhalten.“⁵

Erkennen und Wahrnehmen von Gefahren

Das bewusste Erkennen und Wahrnehmen von Gefahren durch Kinder entwickelt sich in drei Stufen:

Mit ca. 5 Jahren wird die erste Entwicklungsstufe (akutes Gefahrenbewusstsein) erreicht.

In dieser Stufe lernen die Kinder, erste Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen. Die Gefahr wird allerdings erst bemerkt, wenn sie bereits eine akute Gefahr für die Kinder darstellt. So kommt es vor, dass die Gefahr zu spät wahrgenommen wird.

Bsp: Ein Kind fährt einen steilen Abhang mit dem Fahrrad herunter, wird immer schneller und bekommt Angst.⁶

Die zweite Entwicklungsstufe (vorausschauendes Gefahrenbewusstsein) wird mit ca. 8 Jahren erreicht.

Dort lernen die Kinder, Gefahren vorauszusehen und zu erkennen, welche Verhaltensweisen sie im Straßenverkehr in Gefahr bringen könnten.

Bsp: Das Kind erkennt, dass das Radfahren auf stark abschüssigen Wegen gefährlich ist, bevor es mit dem Rad die Strecke herunterfährt.⁷

In der dritten Entwicklungsstufe (Präventionsbewusstsein), die mit etwa 10 Jahren erreicht wird, lernen die Kinder dann, die vorausschauenden Verhaltensweisen bewusst einzusetzen, um Gefahren zu reduzieren.

⁵ vgl. Limbourg, Kindliche Entwicklung und Verkehr

⁶ vgl. M. Limbourg, Überforderte Kinder im Straßenverkehr, 1998

⁷ M. Limbourg, Überforderte Kinder im Straßenverkehr, 1998

Bsp: Das Kind nimmt einen Umweg in Kauf, um eine Straße beim Ausfall der Fußgängerampel sicher zu überqueren.⁸

Eine möglichst sichere Teilnahme am Straßenverkehr kann folglich erst ab dem 10. Lebensjahr vorausgesetzt werden.

4 Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr

Im öffentlichen Straßenverkehr werden Kinder immer wieder mit gefährlichen Situationen konfrontiert.

Laut einer Studie in acht deutschen Städten sahen sich von knapp 2500 befragten Kindern 41%-70% mit deutlichen Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr konfrontiert.⁹

Die in dieser Studie befragten Kinder berichteten insbesondere von einem Fehlverhalten der Autofahrer.

Als größte Gefahren wurden hierbei zu schnell fahrende Fahrzeuge sowie unvorsichtig abbiegende Fahrzeuge genannt.

Weiterhin wurden das Überfahren roter Ampeln und das Nicht-Anhalten an Zebrastreifen aufgeführt.

Durch ihre Körpergröße und dem damit eingeschränkten Sichtfeld wurden zudem Sichthindernisse im Bereich von Überwegen als deutliche Gefahren im Straßenverkehr gesehen.

Eine besondere Gefahr für Kinder, die mit ihren Fahrrädern unterwegs sind, bilden zusätzlich noch viele Fahrzeuge, die auf Geh- oder Radwegen parken oder halten. Dadurch müssen die Radfahrer oftmals auf die Straße ausweichen, um ihren Weg fortsetzen zu können.

⁸ vgl. M. Limbourg, Überforderte Kinder im Straßenverkehr, 1998

⁹ vgl. M. Limbourg, Kindliche Entwicklung und Verkehr

5 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit

5.1 RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009–41- 61.02.01– 3-

Gemäß des RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 - 41 -61.02.01- 3 – umfasst die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei präventive, repressive und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens von Verkehrsteilnehmern.

Die Verkehrsunfallprävention umfasst insbesondere folgende Ziele:

- 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 Bevölkerung¹⁰

Weiterhin ist die Verkehrsunfallprävention gemäß des Erlasses nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen gerichtet. Hierbei liegt ein spezielles Augenmerk auf den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Dazu zählt vor allem die Zielgruppe der Kinder im Alter von 0 - 14 Jahren.

In die Verkehrsunfallprävention mit eingeschlossen ist die Verkehrserziehung. Diese ist zwar vorrangig Aufgabe der Erziehungsberechtigten, Kindertageseinrichtungen und Schulen, jedoch unterstützt die Polizei sie durch Verkehrssicherheitsberater bei dieser Aufgabe.

¹⁰ Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -

6 Zusammenarbeit mit den Grundschulen – Das Radfahrtraining im Primarbereich

Gemäß des RdErl. d. Kultusministeriums v. 10.7.1995 ist die Verkehrserziehung der Schule als Teil ihres Unterrichts- und Erziehungsauftrags zugewiesen.

„Die Grundlage der Verkehrserziehung im Primarbereich ist eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen fördert.“¹¹

Der jeweilige Schulleiter ist zuständig für die Koordinierung und Durchführung der Verkehrserziehung in seiner Schule.

Die Verkehrserziehung in der Schule lässt sich in Theorie und praktische Übungen unterteilen. Zunächst wird im Unterricht die Theorie besprochen. Anschließend gibt es im Schonraum das Training und die Anwendung im öffentlichen Straßenverkehr.

Von besonderer Bedeutung ist im Primarbereich die Radfahrausbildung.

Diese lässt sich, mit ihren unterschiedlichen Übungseinheiten in drei Phasen unterteilen: die Anfangsphase, die Aufbauphase und die Endphase.¹²

Diese drei Phasen richten sich nach dem Leistungsstand des Kindes und gehen fließend ineinander über.

6.1 Das Radfahrtraining in der 1. und 2. Klasse

¹¹ Auszug aus der BASS 2004/05, Verkehrserziehung in der Schule, RdErl. d. Kultusministeriums v. 10.7.1995

¹² Trainingsvorschläge für das Radfahrtraining im Primarbereich, KPB Mettmann

Das Ziel des Radfahrtrainings in den Klassen 1 und 2 liegt nicht darin, die Teilnahme des Kindes am öffentlichen Straßenverkehr zu verstärken, sondern zu einer Verbesserung ihres Verkehrsverhaltens beizutragen und ihnen durch motorische Übungen mehr Sicherheit im Umgang mit dem Fahrrad zu geben.

Die Kinder in den ersten beiden Klassen sollen durch spielerische Übungen an die Gefahren und Probleme des öffentlichen Straßenverkehrs herangeführt werden.

Vor den Übungseinheiten im Schonraum werden diese jedoch im Sachkundeunterricht zunächst in der Theorie besprochen. Zudem werden in diesem Unterricht verschiedene Themen zur Verkehrserziehung bearbeitet.

In den ersten beiden Klassen sind u.a. folgende Themenkreise vorgesehen:¹³

Schulumgebung und Wohnumgebung:

- Training der Wahrnehmung und Schulung der Sinne in Bezug auf
 - u.a. Geräusche, Lichtzeichen, Entfernungen, Geschwindigkeiten
- Situationen und Gefahren der Straße und des Schulwegs
 - u.a. Bereiche der Straße, Überquerungshilfen, Verkehrszeichen und Verkehrsregeln
- Situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten
 - u.a. Rücksichtnahme, Abgrenzung vom Fehlverhalten anderer

Unterwegs bei schlechten Sichtverhältnissen:

- Auswirkungen von
 - Dunkelheit, trübem Wetter, Regen, Schnee und Eis
- Bedeutung von

¹³ vgl. Schulverkehrsplan, KPB Mettmann, Direktion Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Schulamt Mettmann, April 2009

- hellen Farben und Reflektoren an Kleidung und Rad,
Fahrradbeleuchtung

Bewegungssicherheit und Radfahrtraining

- Überprüfung der Verkehrssicherheit
 - u.a. Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrads, Tragen des Helms
- Situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten als Radfahrer
 - auf Geh- und Radwegen, beim Überqueren einer Fahrbahn

Das Radfahrtraining in der 1. Klasse

Im ersten Schuljahr beginnt das Radfahrtraining mit der Anfangsphase.

In dieser Phase sollen den Kindern grundlegende Fertigkeiten zum Fahrradfahren vermittelt werden.

Im Schonraum sind in der Anfangsphase im ersten Schuljahr folgend aufgeführte Übungseinheiten vorgesehen:¹⁴

- Schieben des Fahrrades von rechts
- Richtige Pedaleinstellung
- Aufsteigen von rechts (kann geübt werden; Entscheidung liegt aber bei den Lehrkräften)
- Antreten mit beiden Händen am Lenker
- Langsames Anfahren
- Halten des Gleichgewichts und einer geraden Spur
- Sicheres Absteigen nach rechts

Das Radfahrtraining in der 2. Klasse

¹⁴ Trainingsvorschläge für das Radfahrtraining im Primarbereich, KPB Mettmann

Im zweiten Schuljahr sollte das Radfahrtraining dann in die Aufbauphase übergehen.

Nachdem im Sachkundeunterricht die oben genannten Themenkreise zur Verkehrserziehung wiederholt und weiter besprochen wurden, soll durch die spielerischen Übungseinheiten im Schonraum in der Aufbauphase die Bewegungssicherheit der Kinder gefördert werden.

Nach einer kurzen Wiederholung der Übungseinheiten aus der Anfangsphase, sind folgende neue Übungen in dieser Phase vorgesehen:¹⁵

- Richtiges Umsehen
- Einhändiges Fahren, Handzeichen geben
- Kurvenfahrten
- Geschwindigkeitswechsel
- Fahren und Bremsen in einer verengten Fahrspur

Damit die Kinder eine möglichst große Sicherheit im Umgang mit dem Fahrrad erlangen, wäre es optimal, wenn die Übungseinheiten der ersten beiden Phasen innerhalb des jeweiligen Schuljahrs bis zu dreimal wiederholt werden würden.

Welche Übungseinheiten in den ersten beiden Phasen intensiver bearbeitet werden, wird hierbei von den Lehrern bestimmt und steht im Zusammenhang mit dem Leistungsstand und der Lernentwicklung der Kinder.

Schon in den ersten beiden Klassen werden die Lehrer durch die Polizei unterstützt. An Elternabenden oder Informationsveranstaltungen in der Schule informiert die Polizei die Eltern über die motorischen und kognitiven Fähigkeiten ihrer Kinder sowie die Gefahren des öffentlichen Straßenverkehrs, mit denen die Kinder zum Beispiel auf dem Schulweg konfrontiert werden.

¹⁵ Trainingsvorschläge für das Radfahrtraining im Primarbereich, KPB Mettmann

Weiterhin klären die Beamten die Eltern auf, wie ein verkehrssicheres Fahrrad ausgestattet sein muss und wie die Radfahrausbildung mit der Radfahrprüfung abläuft.

Bei den Übungseinheiten der ersten beiden Phasen im Schonraum sind die Polizeibeamten jedoch nicht anwesend. Diese werden durch die Lehrer in Zusammenarbeit mit den Eltern durchgeführt.

6.2 Das Radfahrtraining in der 3. und 4. Klasse

Auch im dritten und vierten Schuljahr werden die Übungseinheiten zunächst wieder im Sachkundeunterricht in der Theorie besprochen. Zudem folgen in diesem Unterricht neue Themen zur Verkehrserziehung.

Folgend aufgeführte Themenkreise werden hier unter anderem bearbeitet:¹⁶

Schulumgebung und Wohnumgebung

- Umweltorientiertes Verhalten und Handeln
 - u.a. Radwegnetz vor Ort, Bewertung verschiedener Verkehrsmittel
- Verhalten und Handeln im Straßenverkehr
 - u.a. Anwendung der Kenntnisse über Verkehrsregeln und –zeichen, Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmern

Bewegungssicherheit und Radfahrausbildung

- Weiterentwicklung der Sensomotorik und Reaktionsfähigkeit
- Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrads

Das Radfahrtraining in der 3. Klasse

¹⁶ vgl. Schulverkehrsplan, KPB Mettmann, Direktion Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Schulamt Mettmann, April 2009

Im dritten Schuljahr geht die Aufbauphase in die Endphase über. In dieser Phase werden die Kinder an den öffentlichen Straßenverkehr herangeführt. Nach einer Wiederholung der Übungen aus den ersten beiden Klassen werden im dritten Schuljahr folgende Schwerpunkte geübt:¹⁷

- Der tote Winkel
- Vorfahrt
- Rechtsabbiegen
- Linksabbiegen
- Alternatives Linksabbiegen
- Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Anwendung der Kenntnisse über Verkehrsregeln und –zeichen

Beim direkten Linksabbiegen lernen die Kinder acht Schritte, die sie beim Abbiegevorgang zu beachten haben. Fahren sie am rechten Fahrbahnrand auf die Kreuzung zu, so müssen sie sich zunächst nach möglichen nachfolgenden Fahrzeugen umsehen. Danach geben sie den anderen Verkehrsteilnehmern durch Handzeichen zu erkennen, dass sie links abbiegen wollen. Kurz bevor die Kinder die Kreuzung erreicht haben, müssen sie sich dann auf der linken Seite ihres Fahrstreifens einordnen und bereits jetzt den Gegenverkehr beobachten. Fahren sie anschließend in den Kreuzungsbe- reich ein, ist es gegebenenfalls notwendig, anzuhalten und die entgegen- kommenden Fahrzeuge durchfahren zu lassen. Nachdem sie sich noch ein- mal umgesehen haben und keine Gefahr durch den nachfolgenden Verkehr besteht, sollten die Kinder dann in einem weiten Bogen abbiegen. Dabei haben sie noch auf Fußgänger, welche möglicherweise die Straße überque- ren, zu achten. Zuletzt ordnen sie sich wieder rechts auf der Fahrbahn ein und können so ihren Weg fortsetzen.

In der dritten Klasse werden diese Übungseinheiten wie bereits in der 1. und 2. Klasse im Schonraum, beispielsweise auf dem Schulhof, durchgeführt.

¹⁷ Trainingsvorschläge für das Radfahrtraining im Primarbereich, KPB Mettmann

Auch hier arbeiten die Eltern und Lehrer gemeinsam mit den Kindern. Die Polizei ist in der Regel nicht anwesend.

Diese Übungsphase im Schonraum endet nach dem dritten Schuljahr.

Radfahrtraining und Radfahrprüfung in der 4. Klasse

Um die Kinder auf die Radfahrprüfung vorzubereiten, werden im vierten Schuljahr die Übungseinheiten aus den Klassen 1-3 im öffentlichen Verkehrsraum trainiert. Dieses Training wird in Zusammenarbeit der Lehrer, Eltern und dem Bezirksdienstbeamten absolviert. Oftmals wird auch noch ein Verkehrssicherheitsberater aus dem zuständigen Verkehrskommissariat hinzugezogen. Die Polizeibeamten leiten das Training zwar nicht, unterstützen die Eltern und Lehrer aber, indem sie die anderen Verkehrsteilnehmer über die übenden Kinder informieren und darauf achten, dass sie besonders aufmerksam sind. Weiterhin können die Beamten den Kindern Tipps geben und zusammen mit den Lehrern die Fahrräder auf ihre Verkehrstauglichkeit überprüfen.

Am Ende des vierten Schuljahrs findet dann die Radfahrprüfung statt. Nach einer erfolgreich bestandenem theoretischen Prüfung erfolgt eine praktische Prüfung auf einer festgelegten und den Kindern bekannten Strecke im Schulumfeld. Dabei werden Anfahren und Anhalten, Rechtsabbiegen, Linksabbiegen und die Beachtung der Vorfahrtsregeln überprüft.

In der Regel wird den Kindern nach bestandener Radfahrprüfung ein Fahrradpass ausgehändigt.

Dennoch müssen die Kinder verstehen, dass sie im Straßenverkehr jederzeit damit rechnen müssen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer nicht immer an die Verkehrsregeln halten und sie weiterhin mit besonderer Vorsicht fahren müssen.

7 Das verkehrssichere Fahrrad

Gemäß § 67 StVZO benötigt ein verkehrssicheres Fahrrad eine bestimmte Ausstattung, damit es im öffentlichen Straßenverkehr gefahren werden darf. So muss jedes Fahrrad mit einem Scheinwerfer für weißes Licht und einer Schlussleuchte für rotes Licht, welche durch eine Lichtmaschine (Dynamo) betrieben werden, ausgerüstet sein. Batteriebetriebene Leuchten dürfen zusätzlich montiert werden, reichen alleine jedoch nicht aus. Weiterhin muss jedes Fahrrad mit einem weißen Frontreflektor und einem roten Rückstrahler ausgestattet sein. Ebenso müssen an den Pedalen und in den Speichen gelbe Reflektoren montiert sein. Zusätzlich gehören zur vorgeschriebenen Ausrüstung zwei voneinander unabhängige Bremsen, sowie eine Klingel.

Damit die Kinder ihr Fahrrad überall abstellen können, sollte es einen Radständer besitzen. Ein zweibeiniger Ständer bietet hier mehr Standsicherheit als ein einbeiniger. Zudem befindet sich der einbeinige Ständer auf der linken Fahrradseite. Dies erschwert das Aufsteigen von rechts, da das Kind diesen zunächst hochklappen und dann um das Fahrrad herum gehen müsste, um sicher von Bürgersteig aus aufsteigen zu können.

Ein Kettenschutz wäre ebenfalls sinnvoll, um die Kette zu sichern und zu verhindern, dass sich die Kleidung der Kinder in dieser verhakt.

Auf unnötige Zubehörteile wie z.B. einen Trinkflaschenhalter oder die sog. Lenker-Hörnchen sollte verzichtet werden, da sie bei einem Sturz eine zusätzliche Gefährdung für die Kinder darstellen.

Die Fahrräder müssen auf die Körpergröße der Kinder eingestellt werden. Hierbei sollte das Kind den Boden mit den Fußspitzen berühren können, wenn es auf dem Sattel sitzt.

8 Verkehrssichere Ausrüstung der Kinder

Zusätzlich zur verkehrssicheren Ausstattung des Fahrrades müssen auch die Kinder möglichst verkehrssicher ausgerüstet sein.

So sollten diese, besonders in der Dämmerung, helle Kleidung mit auffälligen Farben tragen, um so ihre Sichtbarkeit zu verstärken. Die Kleidung darf die Bewegungsfreiheit der Kinder beim Radfahren nicht einschränken, zudem sollte keine weite Kleidung getragen werden, da sie in die Speichen oder die Fahrradkette geraten könnte.

An der Kleidung und eventuell mitgeführten Gegenständen, wie z.B. der Schultasche, könnten zusätzlich Reflektoren angebracht werden.

Der wichtigste Ausrüstungsgegenstand ist jedoch der Fahrradhelm. „Kopfverletzungen von Radfahrern machen in rund 55% aller Unfälle mit Todesfolge die Ursache aus.“¹⁸ Der Kopf muss daher besonders durch den Helm geschützt werden.

Ein Fahrradhelm für Kinder sollte wie ihre Kleidung in einer hellen und auffälligen Farbe sein und nicht zu viel wiegen. Er muss exakt an die Kopfform angepasst sein und darf die Hörfähigkeit und das Gesichtsfeld nicht beeinträchtigen. Weiterhin ist es notwendig, dass auch bei warmem Wetter genug Luftzufuhr vorhanden ist, und so ein übermäßiges Schwitzen verhindert wird.

Nach einem Aufprall darf der Helm nicht weiter verwendet werden, da durch mögliche Schäden die Schutzwirkung gemindert sein kann.

¹⁸ vgl. Bischops, Klaus / Gerards, Heinz-Willi. Kinderradfahren, 1996.

9 Aufgaben der Erziehungsberechtigten

Die Verkehrserziehung der Kinder im Primarbereich kann nicht allein durch die Polizei und die Lehrkräfte erfolgen. Die Eltern tragen hierbei die größte Verantwortung. Sie dürfen die Arbeit der Polizei und Lehrer nur als Unterstützung für die Verkehrserziehung ihrer Kinder verstehen.

So besitzen Eltern durch ihr Verhalten im Straßenverkehr eine Vorbildfunktion. Da Kinder in diesem Alter in erster Linie durch Nachahmung und Abschauen lernen, ist es von großer Bedeutung, dass die Eltern ihren Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr vorleben. Dazu zählt auch, dass sie gemeinsam mit ihren Kindern die Fahrräder und Ausrüstung auf ihre Verkehrstauglichkeit überprüfen. Auch die Eltern sollten bei gemeinsamen Fahrradtouren einen Helm tragen, da die Kinder andernfalls nicht verstehen, warum sie einen Helm tragen müssen und ihre Eltern nicht. Dies könnte dazu führen, dass sie auch auf den Helm verzichten, wenn sie alleine mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Beim Üben mit dem Rad sollten die Eltern ihre Kinder für sichere Verhaltensweisen loben und somit positiv bestärken.

Bei gemeinsamen Ausfahrten fahren die Kinder zudem sinnvollerweise vorne, so dass sie eigene Entscheidungen treffen, die Eltern sie aber jederzeit beobachten können.

Zuletzt ist es erforderlich, dass die Kinder die Übungseinheiten, welche sie beim Radfahrtraining in der Schule gelernt haben, zusätzlich mit ihren Eltern üben, um so die Sicherheit der Kinder zu verstärken.

10 Verkehrsraumgestaltung

Durch eine oftmals kinderunfreundliche Verkehrsraumgestaltung werden Kinder im Primarbereich immer wieder mit Gefahren im Straßenverkehr

konfrontiert. So bemängeln befragte Grundschul Kinder z.B. fehlende oder zu schmale Gehwege sowie fehlende Überquerungshilfen. Ebenso wurden ungünstige Ampelschaltungen und fehlende Radwege von den Kindern als Gefahren genannt.¹⁹ Auch unübersichtliche Kurven oder Sichtbehinderungen durch hohe und dichte Sträucher stellen sich hier als Fehlkonstruktionen dar.

Gemäß des RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 - 41 -61.02.01- 3 – wird die Polizei als „Träger öffentlicher Belange“ an der Verkehrsraumgestaltung beteiligt. „Sie hat den Verkehrsraum zu beobachten und die Straßenverkehrsbehörden (...) über Zustände oder Mängel zu unterrichten (...).“²⁰

Folglich wäre es hier wichtig, dass die Polizei sich mit den bemängelten Fehlkonstruktionen in der Verkehrsraumgestaltung auseinandersetzt und diese an die zuständigen Stellen weiterleitet. So könnte der Verkehrsraum an den entsprechenden Stellen umgebaut und kindgerechter gestaltet werden.

Fazit

Beobachtet man die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von radfahrenden Kindern in den letzten Jahren, so ist ein positiver Trend fest-

¹⁹ vgl. Limbourg, Kindliche Entwicklung und Verkehr

²⁰ Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -

zustellen. Besonders die Schulwegunfälle sind in den vergangenen vier Jahren stark zurückgegangen. Dies zeigt einen eindeutigen Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Zusammenarbeit mit den Schulen. Die Kinder werden schon im Primarbereich für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert und in einem sicheren Umgang mit dem Fahrrad trainiert.

Meiner Ansicht nach findet die Radfahrausbildung im Primarbereich zum richtigen Zeitpunkt statt. Da, wie bereits geschrieben, viele Kinder im Grundschulbereich das Fahrrad für den Schulweg benutzen, ist es besonders wichtig, dass sie zeitnah das Radfahrtraining absolvieren. Weil Kinder vor dem Primarbereich jedoch noch nicht über die notwendigen motorischen und geistigen Fähigkeiten verfügen, wäre eine Radfahrausbildung vor der Einschulung in die Grundschule noch verfrüht. Daher sollten Kinder auch in Begleitung ihrer Eltern, oder erst nachdem sie über die notwendigen Fähigkeiten verfügen, mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Um das in der Primarstufe Erlernte besser zu vertiefen, wäre es sinnvoll, das Radfahrtraining aus der vierten Klasse in der Sekundarstufe I noch einmal zu wiederholen.

Deutlich wurde bei der Erarbeitung der Seminararbeit auch, dass die Eltern den Hauptteil der Verkehrserziehung ihrer Kinder übernehmen müssen. Sie können ihre Verantwortung nicht auf die Polizei oder die Lehrer übertragen, sondern dürfen deren Arbeit nur als Unterstützung ihrer Erziehung verstehen.

Meiner Meinung nach müsste sich auch die Politik mehr um die Sicherheit der Kinder bemühen. So sollte endlich eine allgemeine Helmpflicht für Fahrradfahrer eingeführt werden. Dies würde sicherlich zu einer starken Verminderung der schweren Kopfverletzungen bei Radfahrern führen und so auch die Zahl der Todesfälle bei Unfällen reduzieren. Um Schulwegunfälle zu vermeiden, sollte es außerdem im unmittelbaren Schulumfeld mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen, Halteverbote und Warnhinweise für Autofahrer geben.

Erst wenn die oben aufgeführten Aspekte berücksichtigt und weiterhin verbessert werden, können unsere jüngsten Verkehrsteilnehmer bestmöglich geschützt werden!

Quellenverzeichnis

Literatur

Handbuch für Verkehrsunfallprävention. Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen. Ausgabe 2008.

Bischops, Klaus / Gerards, Heinz-Willi. Kinderradfahren, Technik – Sicherheit - Spiel und Sport. 1. Auflage. Aachen 1996. Meyer & Meyer Verlag.

Barth, Hans-Dieter. Kinder haben keine Bremsen, Verkehrserziehung für Kinder ab 3 Jahren. 1. Auflage. Niedernhausen 1994. Falken-Verlag.

Taubmann, Wolfgang / Schiffner, Peter. Mein Kind fährt Fahrrad, Spielend Sicherheit gewinnen. 1. Auflage. Niedernhausen 1997. Falken-Verlag.

Warwitz, Siegbert. Verkehrserziehung vom Kinde aus. 6. Auflage. Baltmannsweiler 2009. Schneider Verlag Hohengehren.

Limbourg, Maria. Kinder im Straßenverkehr. 1. Auflage. Münster 1995. Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe.

Schulverkehrsplan. KPB Mettmann - Direktion Verkehrs in Zusammenarbeit mit dem Schulamt Mettmann. April 2009

Trainingsvorschläge für das Radfahrtraining im Primarbereich. KPB Mettmann.

Auszug aus der BASS. Verkehrserziehung in der Schule. 2004/2005

Internet

http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/611_20.htm

(Stand: 03.05.2010, 16:05 Uhr)

Überforderte Kinder im Straßenverkehr:

<http://www.uni-due.de/~gpd402/alt/texte.ml/Goslar.html>

(Stand: 03.05.2010, 16:10 Uhr)

Kindliche Entwicklung und Verkehr:

<http://www.uni-due.de/traffic-education/alt/medien/index.html>

(Stand: 03.05.2010, 16:15 Uhr)

Gesetze

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Stand: 21.04.2009

Straßenverkehrsordnung (StVO). Stand: 05.08.2009

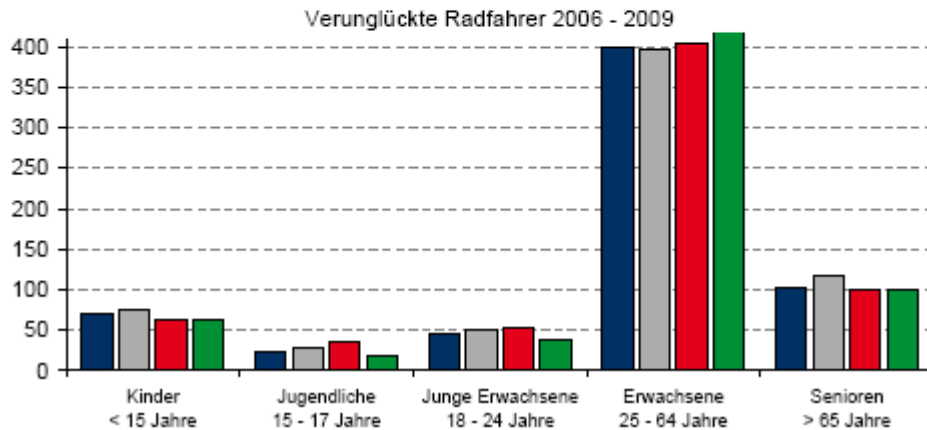
Erlasse

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -.

Verkehrserziehung in der Schule, RdErl. d. Kultusministeriums vom 10.07.1995

Abbildungsverzeichnis

Radfahrer	2006	2007	2008	2009	Veränderung zum	
					Vorjahr	3-Jahres-Ø
Kinder < 15 Jahre	71	75	62	64	3,2%	-7,7%
Jugendliche 15 - 17 Jahre	24	29	35	19	-45,7%	-35,2%
Junge Erwachsene 18 - 24 Jahre	46	51	52	37	-28,8%	-25,5%
Erwachsene 25 - 64 Jahre	400	397	404	422	4,5%	5,4%
Senioren > 65 Jahre	103	118	99	101	2,0%	-5,3%
Gesamt	644	670	652	643	-1,4%	-1,9%



Quelle: Verkehrsbericht Düsseldorf 2009

Radfahrer	2006	2007	2008	2009	Veränderung zum	
					Vorjahr	3-Jahres-Ø
Kinder < 15 Jahre					0,0%	0,0%
Jugendliche 15 - 17 Jahre					0,0%	0,0%
Junge Erwachsene 18 - 24 Jahre					0,0%	0,0%
Erwachsene 25 - 64 Jahre		1		1	100%	200,0%
Senioren > 65 Jahre	1	1	1	1	0,0%	0,0%
Gesamt	1	2	1	2	100,0%	50,0%

Quelle: Verkehrsbericht Düsseldorf 2009

Kinderunfälle nach Art der Beteiligung	2006	2007	2008	2009	Veränderung zum	
					Vorjahr	3-Jahres-Ø
VU gesamt	256	251	232	223	-3,9%	-9,5%
davon als Verursacher	94	77	62	55	-11,3%	-29,2%
Beteiligung als Fußgänger	132	112	111	105	-5,4%	-11,3%
davon als Verursacher	59	42	38	34	-10,5%	-26,6%
Beteiligung als Radfahrer	77	78	76	64	-15,8%	-16,9%
davon als Verursacher	34	32	22	18	-18,2%	-38,6%

Kinder auf Schulwegen	2006	2007	2008	2009	Veränderung zum	
					Vorjahr	3-Jahres-Ø
VU	52	40	43	42	-2,3%	-6,7%

Quelle: Verkehrsbericht Düsseldorf 2009

Selbstständigkeitserklärung

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

Alexander Stock

Düsseldorf, den 11. Juni 2010