

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei in der Sekundarstufe II

Schüler als Kraftfahrzeugführer

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrsunfallprävention der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf

vorgelegt von
Noemi Vossen, Kommissaranwärterin, P 06/06

Duisburg, im März 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Einordnung der Verkehrsunfallprävention in der Polizei.....	2
1.1	Gesetzliche Ermächtigungsgrundlage	2
1.2	Aktueller Erlass des Innenministeriums NRW	2
1.3	Bereiche der Verkehrsunfallprävention.....	2
2	Verkehrsaufklärung in Schulen als Teilbereich der Verkehrsunfallprävention	2
2.1	Schüler der Sekundarstufe II als Teil der Risikogruppe „Junge Erwachsene“	2
2.2	Verkehrsaufklärung am Beispiel Aachener Schulen.....	2
3	Die Perspektive der schulischen Verkehrsunfallprävention.....	2
4	Literaturverzeichnis	2
5	Selbständigkeitserklärung	2
6	Anlagen.....	2

1 Einordnung der Verkehrsunfallprävention in der Polizei

Die meisten Verkehrsunfälle und Konfliktsituationen im Straßenverkehr geschehen auf Grund menschlichen Fehlverhaltens. Sie sind somit häufig vorhersehbar und vermeidbar. Darum muss die Verkehrsunfallprävention als Teil einer Gesamtstrategie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen werden. Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrsunfallprävention ist von daher die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen.¹

Im Verlauf meiner Seminararbeit werde ich zunächst im Allgemeinen die gesetzlichen Hintergründe der Verkehrsunfallprävention erläutern, um anschließend den spezielleren Bereich der Verkehrsunfallprävention in Schulen, zu erläutern.

Meinen Schwerpunkt bildet die Risikogruppe „Junge Erwachsene“ im Bereich der Sekundarstufe II. In Zusammenarbeit mit der Polizei Aachen war es mir möglich, aktiv an dem schulischen Verkehrskonzept teilzunehmen um dieses in Form einer Fallstudie im zweiten Abschnitt meiner Seminararbeit vorzustellen.

Der dritte Abschnitt beinhaltet mein Fazit und gibt einen Ausblick auf die Perspektive der schulischen Verkehrsunfallprävention.

¹ Gerhard Stiebing (Ph D.) „Verkehrsmanagement der Polizei – Skript für Studium und Praxis“, 4. Auflage, 2007, Hagen, S. 288.

1.1 Gesetzliche Ermächtigungsgrundlage

Gemäß § 1 Abs. 1 PolG NRW hat die Polizei die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren (Gefahrenabwehr). Sie hat im Rahmen dieser Aufgabe Straftaten zu verhüten sowie für die Verfolgung künftiger Straftaten vorzusorgen (vorbeugende Bekämpfung von Straftaten) und die erforderlichen Vorbereitungen für die Hilfeleistung und das Handeln in Gefahrenfällen zu treffen.

Eine weitere Ermächtigungsgrundlage in Bezug auf die allgemeinen Verkehrskontrollen, ergeht aus dem § 36 Abs.5 StVO.²

1.2 Aktueller Erlass des Innenministeriums NRW

Ziele

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen sind in der Verkehrsunfallprävention vorrangig folgende Ziele zu verfolgen:

Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr

Förderung normgerechten und sozialadäquaten Verhaltens von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sowie Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen. Des Weiteren soll das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung verstärkt werden und bei der Beseitigung von Gefahrenstellen mitgewirkt werden.

Die Realisierung dieser Ziele erfordert zielgerichtetes Führungshandeln. Dabei sind die Grundsätze der Polizeiarbeit und die Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung zu berücksichtigen. Verkehrsunfallprävention ist mit der Verkehrsüberwachung und der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zu verzahnen.

² Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Inhalte

Allgemeine problemorientierte Verkehrsunfallprävention unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes hat Priorität; sie soll zeitnah auf behördenspezifische Unfallsauffälligkeiten reagieren. Dazu gehört auch die Information der zuständigen Behörden über Gefahrenstellen und Mängel im Verkehrsraum.

Ebenso wendet sich Verkehrsunfallprävention nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie soll das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, positive Verhaltensmuster vorgeben und partnerschaftliches Verhalten fördern. Verkehrserziehung ist vorrangig Aufgabe von Erziehungsberechtigten, Kindergärten und Schulen; dabei werden sie von der Polizei aktiv unterstützt.

Entscheidend für die Nachhaltigkeit präventiver Projekte ist darüber hinaus auch eine enge Kooperation mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit (Netzwerkarbeit), wie beispielsweise Kommunen, Verkehrswachten und Verbände. Projekte und Konzepte der Verkehrsunfallprävention sind behördenintern abzustimmen.

Zielgruppen

In der Verkehrsunfallprävention sind die im "Handbuch Verkehrsunfallprävention" (Intranet der Polizei NRW) beschriebenen Inhalte für die nachfolgenden Zielgruppen zu vermitteln.

Darunter findet sich der Elementarbereich, Primarbereich, die Sekundarstufe I und die Jugendlichen. Des Weiteren kommen die Sekundarstufe II und „Junge Erwachsene“ (18 bis 24 Jahre) mit folgenden Themenschwerpunkte hinzu:

Aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr; verhaltensorientierte Fahranfängerinformationen

in Zusammenarbeit, insbesondere mit Schulen, Betrieben,

Vereinen und Behörden. Eine weitere Zielgruppe bildet die Altersgruppe der 25 bis 64 Jährigen und die der Senioren ab 65 Jahren.³

³ IM NRW; RdErl. Vom 27.06.2007, "Verkehrsunfallprävention der Polizei NRW".

1.3 Bereiche der Verkehrsunfallprävention

Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes bilden die Verkehrserziehung und die Verkehrsaufklärung (Verkehrssicherheitsberatung) die Schwerpunkte polizeilicher Verkehrsunfallprävention.

Verkehrsaufklärung ist als die Gesamtheit aller Maßnahmen zu verstehen, die dazu beitragen, die Gefahren des Straßenverkehrs bewusst zu machen. Sie richtet sich vorwiegend an Erwachsene bzw. junge Erwachsene, will an Vernunft und Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer appellieren, Kenntnisse über Verkehrsgefahren und Verhaltensweisen vermitteln, die die Gefährdungspotentiale verringern. Die Verkehrsaufklärung dient deshalb der Vermittlung und Vertiefung von verkehrsrelevantem Wissen, der Aufklärung über fahrphysische Gesetzmäßigkeiten und menschlich-biologischer Leistungsgrenzen. Zudem versucht Verkehrsaufklärung, das soziale Verständnis und die verkehrs- und umweltgerechte Verhaltensbeeinflussung zu fördern.

Das Prinzip des lebenslangen Lernens bzw. seine Umsetzung auf die Bedingungen des Straßenverkehrs ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert. Obwohl die Verkehrssicherheitsberatung vorwiegend zu den Aufgaben von Eltern, Kindergärten, Schulen, Verkehrsbehörden unter anderem zählt, ist eine Mitwirkung der Polizei zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr unverzichtbar. Dabei kann sie sich auf ein breites Grundlagen- bzw. Erfahrungswissen stützen, muss sich aber auf die Tätigkeitsfelder konzentrieren, die polizeilichen Sachverstand erfordern.

Um bei der Durchführung polizeilicher Maßnahmen eine größtmögliche Effektivität sowie Synergieeffekte zu erzielen, sind Kooperationen mit anderen Trägern, der Verkehrssicherheitsarbeit anzustreben.⁴

⁴ Gerhard Stiebing (Ph D.) „Verkehrsmanagement der Polizei – Skript für Studium und Praxis“, 4. Auflage, 2007, Hagen, S. 289.

2 Verkehrsaufklärung in Schulen als Teilbereich der Verkehrsunfallprävention

Die Unfallhäufigkeit junger Erwachsener liegt um ein Mehrfaches über der des Bevölkerungsdurchschnitts. Die Schulen (gymnasiale Oberstufe, Gesamtschule oder Berufsschule/Berufskolleg, aber auch 10. Klassen der Realschule oder Hauptschule), haben die Möglichkeit, flächendeckend fast alle Jugendlichen in dem Alter zu erreichen, in dem diese zunehmend motorisiert unterwegs sind - auf Zweirädern und mit dem Auto. Mobilitätserziehung spielt auch als Teil des schulischen Erziehungsauftrages eine wesentliche Rolle. So sind in den Rahmenvorgaben und Lehrplänen der Bundesländer verkehrserzieherische Themen konkret ausgewiesen.⁵

Dabei sollen Lehrer und Pädagogen als Multiplikatoren für die Verkehrserziehung an Schulen eingesetzt und weitestgehend durch die Polizei und andere Institutionen geschult und informiert werden. Ein Beispiel dafür bildet die Homepage „Schule-begleitet-Fahren.de“. In Zusammenarbeit mit Schulen, der Verkehrswacht, dem Rheinischen Gemeinde- Unfallversicherungsverband und dem Gemeinde- Unfallversicherungsverband Westfalen-Lippe erhalten Lehrer und Eltern aktuelle Statistiken, Informationen zu Verkehrsunfallursachen, den Umgang mit diesen im Unterricht und viele weitere Leitlinien zur Verkehrsunfallprävention. Speziell für Lehrer existiert ein so genannter „Lehrerleitfaden“ mit Tipps zu verkehrsspezifischen Unterrichts- und Arbeitsblättergestaltung in Verbindung mit praktischen Rollenspielen bzw. klassinterne Übungen.

Trotz zahlreicher Angebote unterschiedlicher Institutionen und vielfältiger Unterstützung der Schulen sind Lehrer und Fachpädagogen nicht selten überfordert oder können der Thematik Verkehrsaufklärung nicht die nötige Aufmerksamkeit und Zeit bieten, die benötigt wird um den Schülern, die Wichtigkeit dieser Form der Prävention nahe zu bringen. Häufig haben Schüler Fragen zu aktuellen Führerscheinrechtlichen Veränderungen oder haben im Privat- und Bekanntenkreis persönliche Erfahrungen im Straßenverkehr gemacht die oftmals nicht von den Lehrern und Pädagogen beantwortet werden

⁵ http://www.schule-begleitet-fahren.de/schulische_begleitung.html,
Stand 04.02.2008

können, sondern speziell auf die Materie geschulte und ausgebildete Verkehrssicherheitsberater der Polizei fordert.

In jedem Fall aber fördert die polizeiliche Präsenz in den Schulen zusätzlich noch die Aufmerksamkeit der Schüler und verstärkt ihnen die Bedeutung der Verkehrsunfallprävention.

2.1 Schüler der Sekundarstufe II als Teil der Risikogruppe „Junge Erwachsene“

Motorisierte Verkehrsteilnahme ist das Stichwort, um das sich Mobilitätsbildung in der Sekundarstufe II dreht. Viele Jugendliche und junge Erwachsene fahren Mofa oder Roller, die meisten haben den Führerschein fest im Blick. Motorisierte Verkehrsteilnahme ist selbstverständlicher Teil der individuellen Lebensgestaltung. Schule kann und soll die jungen Menschen auf diesem Weg begleiten.

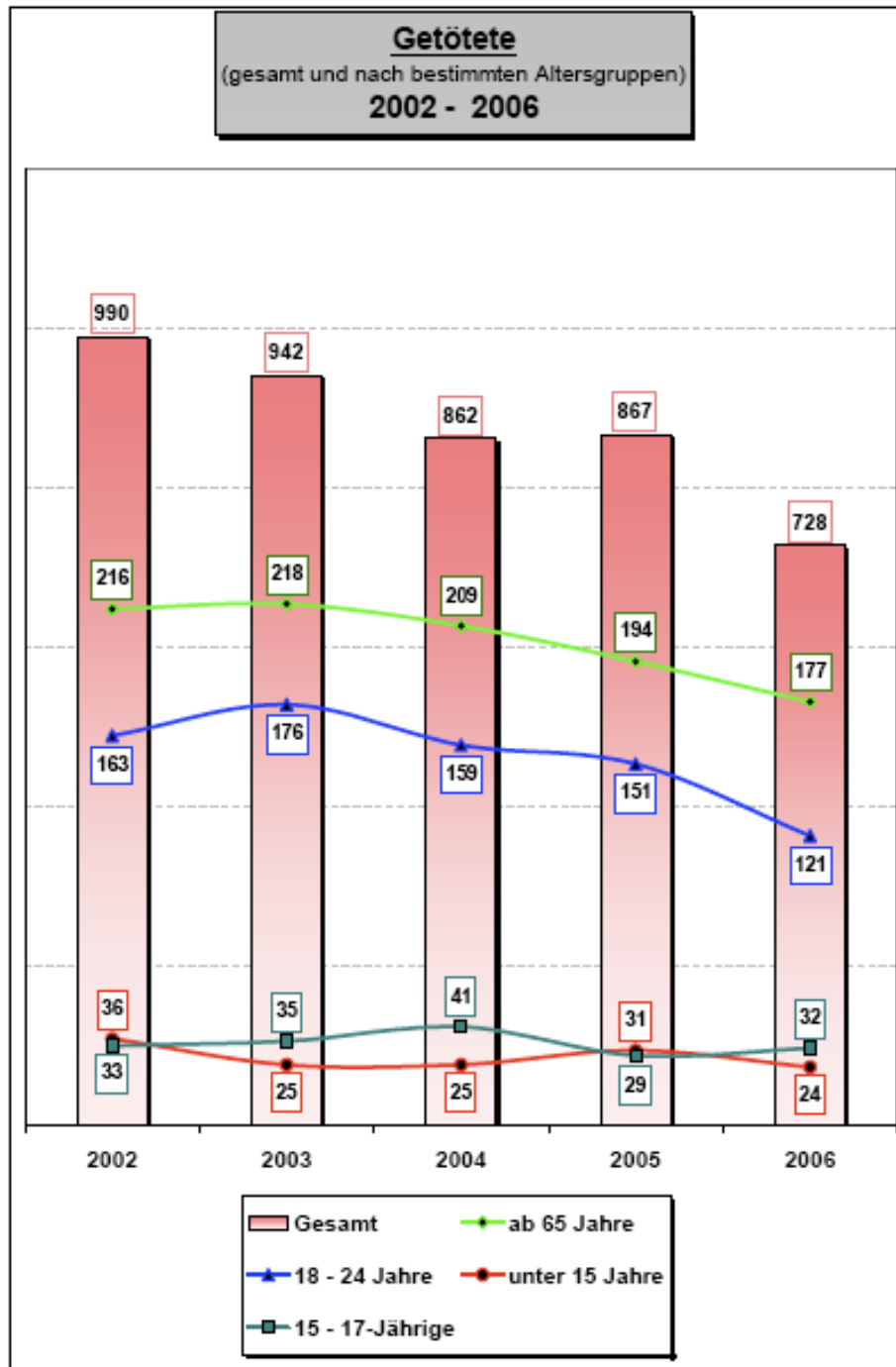
Mit dem Erwerb des Führerscheins nimmt die Verantwortung Jugendlicher als Verkehrsteilnehmer zu. Fahranfänger haben unabhängig vom Alter in den ersten Monaten generell ein höheres Unfallrisiko. Bei jungen Leuten kommt zu der mangelnden Fahrpraxis oft noch jugendlicher Leichtsinn und Imponiergehabe hinzu. Auf einen beträchtlichen Teil der heranwachsenden Männer übt Geschwindigkeit eine geradezu berauschte Wirkung aus. In Verbindung mit Alkohol kann diese Fahrweise dann fatale Folgen haben.⁶

Aktuelle Statistiken der Polizei NRW von 2006 verdeutlichen jedoch einen starken Rückgang der Anzahl der getöteten 18- 24-Jährigen, von 163 auf 121, also um 25,8 % in den letzten fünf Jahren. Auch die Zahl der verletzten 18- 24-Jährigen ging in den letzten fünf Jahren um insgesamt 14,8 % auf 14.473 zurück. 2006 gab es einen Rückgang um 1,7 % und damit wiederum einen neuen Tiefstand. Dennoch haben Junge Erwachsene im Alter von 18 bis unter 25 Jahren immer noch das höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr im Vergleich zu anderen Altersgruppen. Obwohl im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr 15% weniger junge Männer und Frauen im Straßenverkehr ums Leben kamen, gehörte über ein Fünftel aller Getöteten zu dieser Altersgruppe.⁷

⁶ http://www.schule-begleitet-fahren.de/mobilitaetsbildung_sek.html, Stand 04.02.2008

⁷ Verkehrsunfallstatistik der Polizei Nordrhein-Westfalen 2006

Unter Getöteten werden in der Statistik alle Personen erfasst, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.



Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Polizei Nordrhein – Westfalen 2006

2.2 Verkehrsaufklärung am Beispiel Aachener Schulen

Die Verkehrsinspektion 3 der Polizei Aachen beschäftigt 11 ausgebildete Verkehrssicherheitsberater für Stadt und Kreis Aachen. Zwei von ihnen sind Herr PHK Karl und Herr POK Derks, in deren Begleitung ich die Möglichkeit hatte, das Präventionskonzept für die Sekundarstufe II in der Hauptschule Konenbergr in Aachen kennen zu lernen.

Das Konzept der Aachener Verkehrssicherheitsberater wird, das sowohl in der Sekundarstufe I als auch in der Sekundarstufe II angewendet wird existiert in seiner Grundform schon seit einigen Jahren und hat sich in diesem Zeitraum auch bereits bewährt. Nicht nur in der Reflektion mit den Schulen sondern auch bei den Verkehrssicherheitsberatern selber findet das Programm Zustimmung.

Das Konzept der Verkehrsunfallprävention setzt seinen Hauptgehalt auf die Hauptverkehrsursachen bei „Jungen Erwachsenen“. Themenschwerpunkte bilden dabei Alkohol, Drogen und Aggression im Straßenverkehr. Der Zeitrahmen für die Konzeptvorstellung bilden dabei zwei Unterrichtsstunden (90 min). Die Präsentation wird mit Hilfe unterschiedlicher Medien unterstützt. Im Verlauf des Präventionsprogramms stellen beide Verkehrsunfallberater im Wechsel jeweils ein Themenschwerpunkt vor.

Das Präventionsprogramm beginnt mit der Vorstellung der Polizeibeamten und einer Einführung zum Begriff „Junge Erwachsene“ in Verbindung mit Verkehrsunfallhäufigkeit. Dazu wird von einem der Polizeibeamten symbolisch für alle Lebensstränge/-ziele der Jugendlichen ein handelsüblicher Ballon aufgeblasen, der erst zum Schluss des Präventionsprogramms wieder Verwendung findet und solange zur Seite gelegt wird. Anschließend folgt eine Einführung zum Begriff „Junge Erwachsene“/„Junge Fahrer“. Hierbei erlangen die Schüler aktuelle Einblicke in die Statistiken in Bezug auf Verkehrsunfallhäufigkeit, Verkehrsunfallbeteiligung und Höhe der Verletzten bzw. getöteten Jugendlichen in Bezug zu anderen Risikogruppen. Aktuelle Zahlen werden anhand von Flipcharts für die Schüler visualisiert. Zusätzlich werden den Schülern, über Overhead-Folien, Verkehrsunfallbilder aus dem Kreis Aachen gezeigt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Fotos von Kraftfahrzeugschäden, ohne Verkehrsunfallopfer oder sonstiger Verletzter Personen.

An der Reaktion der Schüler ist eine Betroffenheit klar zu erkennen.

Verstärkt wird dieses aufgrund der für sie bekannten Unfallorte im Kreis Aachen.

Anschließend erarbeiten die Schüler zusammen Gründe für die Entstehung von Verkehrsunfällen. Die Ergebnisse werden in Form eines Brainstormings von den Verkehrssicherheitsberatern auf der Schultafel visualisiert. Neben Faktoren wie Alkohol und Drogen, Imponiergehabe und Aggression wird unter anderem auch Unerfahrenheit und Fehleinschätzungen von den Schülern aufgeführt.

Zur Verdeutlichung von Fehleinschätzungen bzw. Überschätzungen, die häufig Hauptunfallursachen bei „Jungen Erwachsenen“ darstellen, bekommen die Schüler eine Schätzaufgabe. Dabei reicht einer der Verkehrssicherheitsberater ein Glas mit einer bestimmten Anzahl von darin enthaltenen Erbsen durch die Klasse. Aufgabe der Schüler ist es dabei die Anzahl der Erbsen zu schätzen. Zu erkennen ist, dass der Großteil trotz absoluter Sicherheit bzgl. ihres Schätzergebnisses, die Zahl der Erbsen um ein vielfaches verfehlen.

Anschließend bekommen die Schüler eine weitere Aufgabe gestellt. Dabei soll der Weg und die Zeit berechnet werden, die eine Pkw benötigt, der mit 100 km/h einen Lkw mit einem Tempo von 80 km/h auf einer Landstraße überholt. Schnell wird von den Schülern erkannt dass eine errechnete Überholzeit von 19 Sekundensec. bei einem Überholweg von 552 Metern nicht nur den überholenden Pkw gefährdet sondern zusätzlich auch den Gegenverkehr.

Die Schüler werden im Anschluss daran aufgefordert, Gründe zu finden, um Fehleinschätzungen bzw. Überschätzungen und die darauf folgenden Verkehrsunfälle zu vermeiden. Ziel soll hierbei sein, die Schüler für das Einhalten von Verkehrsregeln zu sensibilisieren und eine Anpassung an den Straßenverkehr und andere Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Dies wird durch eine praktische Partnerübung unterstützt: die Schüler haben die Aufgabe zusammen mit einem Partner ihrer Wahl drei Objekte zu zeichnen. Ein Haus, einen Baum und einen Hund. Voraussetzung dabei ist, dass beide Schüler nur einen Stift gemeinsam benutzen und beide mit geschlossenen Augen zeichnen, wobei einer den Stift oben und der andere, unten halten muss. (siehe Anlage 1)

Neben einem gewissen Spaßfaktor für die Schüler wird jedoch schnell erkannt, dass hier Vertrauen und Anpassung an den „Zeichenpartner“ erforderlich ist, um annähernd die geforderten Objekte zu zeichnen. Die Schüler erkennen, dass die besten Ergebnisse nur erzielt werden konnten wenn einer der beiden „Zeichner“ dem Ande-

ren die Führung über den Stift überlassen hat und damit ihm auch sein Vertrauen bekundet hat. Die Schüler realisieren hier, wie wichtig es sein kann Regel zu befolgen und sich anzupassen, um ein funktionierendes Miteinander, nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch in der Schule und im Beruf zu ermöglichen.

Im Anschluss erfolgt eine Überleitung zur Gurtanlegepflicht. Zum Einstieg erfragt der Verkehrssicherheitsberater allgemein wie genau es die Schüler mit der Gurtanlegepflicht nehmen. Durchschnittlich schnallen sich 80 % der Schüler nicht an, wenn sie sich als Mitfahrer auf der Rücksitzbank befinden. Als Fahrer oder Beifahrer schnallen sich die Schüler in der Regel eher an.

Um die Bedeutung der Gurtanlegepflicht zu betonen wird per Overheadprojektor ein Foto eines stark zerstörten Fahrzeugs, das gegen einen Baum gefahren wurde, gezeigt. Während die Schüler das Bild betrachten, lesen die Verkehrsunfallberater im Wechsel den Text „Countdown vor einem Unfall“ (siehe Anlage 2) vor, wo sekundenweise die Schäden der Insassen und des Fahrzeugs, die bei einem Verkehrsunfall entstehen beschrieben werden. Hierbei soll noch einmal verdeutlicht werden, wie wichtig die Gurtspflicht ist. Unabhängig davon ob man sich auf dem Beifahrersitz, Fahrersitz oder Rücksitz befindet wird nicht nur der unangeschnallte Mitfahrer geschädigt, sondern auch alle anderen Mitfahrer, die möglicherweise durch seinen Körper, im Falle eines Unfalls erdrückt werden.

Im weiteren Verlauf werden Rollenspiele zur Thematik Aggression und Imponiergehabe vorbereitet. Insgesamt werden zwei Rollenspiele, mit jeweils zwei Schülern, aufgeführt. Zur Einstimmung des ersten Rollenspiels ertönt laute Technomusik, zwei Schüler stellen eine Autofahrt nach in der einer der Schüler den Fahrer animiert schneller zu fahren – seinen Fahrstil zu ändern. Im zweiten Rollenspiel stellt jeweils eine Schülerin und ein Schüler eine Autofahrt nach in der, der junge Fahrer versucht, seiner Beifahrerin durch eine aggressive Fahrweise zu imponieren, diese ihn aber darum bittet langsamer und verantwortungsvoller zu fahren.

Ziel der Rollenspiele ist es, den Schülern die Bedeutung und die Aufgaben eines Beifahrers zu verdeutlichen, gleich falls aber auch welchen Einfluss der Beifahrer auf das Fahrverhalten des Fahrers ausüben kann. Der Beifahrer kann positiv auf den Fahrer einwirken und dadurch das Unfallrisiko minimieren, er kann aber auch einen negativen Einfluss in Form von z.B. Provokation oder Kritik ausüben und somit das Verkehrsunfallrisiko erhöhen.

Die Verkehrssicherheitsberater leiten anschließend zum Thema Alkohol über. Als Einstieg dazu hören die Schüler die Tonbandaufnahme des Gedichts „Tod einer Unschuldigen“ . Das Gedicht gibt die letzten Gedanken einer jungen Frau wieder, die durch die Schuld eines betrunkenen Autofahrers im Sterben liegt. (siehe Anlage 3)

Das Ziel des Präventionsprogramms ist es, die jungen Erwachsenen im Umgang mit Alkohol zu sensibilisieren. Es soll erkannt werden, dass durch das Fahren unter Alkoholeinfluss nicht nur das eigene Leben in Gefahr ist, sondern dass auch Unschuldige von den Folgen betroffen sein können. Den Schülern soll die Selbstverantwortung und die Verantwortung für die Anderen im Straßenverkehr vermittelt werden. Dazu erhalten sie auf ein DIN A4 Blatt gezeichnete Rennstrecke, die sie innerhalb einer Minute mit einem Stift durchfahren sollen, ohne dabei die Grenzen der Fahrstrecke zu überschreiten. (siehe Anlage 1)

Anschließend werden gemeinsam sowohl die psychischen als auch die psychischen Auswirkungen des Alkohols erarbeitet. Die Promillegrenzen und die damit verbundenen rechtlichen Folgen nach einer Alkoholfahrt werden anhand einer Overhead Folie veranschaulicht.

Es folgt die Überleitung zum Thema Drogen. Zum Einstieg werden die Schüler nach ihnen bekannten Drogen gefragt. Zusammen mit den Verkehrssicherheitsberatern werden die Ergebnisse zusammengetragen und auf der Schultafel visualisiert.

Des Weiteren werden Auswirkungen der bekanntesten Drogen, Ecstasy, Cannabis und Kokain durch die Verkehrsberater erläutert.

Um ungefähr nachvollziehen zu können welchen Einfluss Drogen allein auf das Sehvermögen haben können, setzen die Verkehrsberater die so genannte „Rauschbrille“ ein. Diese wird von den Schüler aufgesetzt und verdeutlicht ihnen realistisch die Auswirkung eines Drogenkonsums. Aufgabe der Schüler ist es anschließend in Kombination mit der Rauschbrille, einen Parcours bestehend aus halben Tennisbällen im Klassenraum zu durchlaufen. Um die Aufgabe zu erschweren sollen sich die Schüler am Ende des Parcours auf einen Stuhl setzen bzw. zwischenzeitlich Gegenstände vom Boden aufheben.

Die Ergebnisse der Übung zeigen, dass keiner der Schüler weder in der Lage ist den Parcours fehlerfrei zu durchlaufen, noch am Ende auf dem angewiesenen Stuhl platz zu nehmen. Die Schüler bekom-

men dadurch einen kleinen Einblick über das stark eingeschränkte Handlungsvermögen unter Einfluss von Drogen oder Alkohol.

Ähnlich wie bei dem Thema Alkohol erfolgt ebenfalls eine Aufklärung seitens der Verkehrssicherheitsberater über die rechtlichen Folgen und polizeilichen Maßnahmen bei einer Fahrt unter Drogeneinfluss. Dabei haben die jungen Erwachsenen die Möglichkeit, den so genannten „DrugWipe“ und seine praktische Anwendung im Falle einer Polizeikontrolle kennen zu lernen. Zusätzlich wird darauf aufmerksam gemacht das der „DrugWipe“, ähnlich wie der Atemalkoholtest, nur auf freiwilliger Basis des Betroffenen durchgeführt wird, ein Ablehnen jedoch eine Blutentnahme zur Folge hat. Zusätzlich wird auf die Dauer der Nachweisbarkeit und die Folgen des Drogenkonsums aufmerksam gemacht, die sich nicht nur im Straßenverkehr sondern auch im Arbeitsbereich, Privatleben etc. auswirken.

Zum Abschluss des Verkehrspräventionsprogramms wird die Geschichte „Der weise Mann“ vorgelesen, die den Schüler noch einmal verdeutlichen soll, dass sie ihr Leben selbst in der Hand haben und die Verantwortung dafür übernehmen müssen, um nicht ihre Lebensziele und Lebensträume aufs Spiel zu setzen. (siehe Anlage 4)

Symbolisch wird der zu Beginn aufgeblasene Luftballon von dem Verkehrssicherheitsberater zum Schluss, zum Platzen gebracht.

3 Die Perspektive der schulischen Verkehrsunfallprävention

Zum Ende meiner Seminararbeit stellt sich mir die Frage, welche Perspektiven Verkehrsunfallprävention in Schulen letztendlich hat. Ist diese Form der Verkehrsunfallprävention ein geeignetes Mittel, um in Zukunft die Verkehrsunfälle der Risikogruppe „Junge Erwachsene“ stellvertretend für alle Schüler jeder Altersgruppe zu minimieren?

In Anbetracht der Statistiken der letzten Jahre ist eine deutliche Reduzierung der Verkehrsunfallhäufigkeit zu erkennen. Die schulische Verkehrsunfallprävention hat nicht mindernd zu diesen Ergebnissen beigetragen. Schulische Verkehrsunfallprävention ist als einzige Präventionsform in der Lage gebündelt den größten Teil der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, sowohl in Grundschulen, Gymnasien oder Gesamtschulen, als auch in Haupt- und Berufsschulen. Zudem

schaffen die Schulen in ihrer klassischen Form ideale Rahmenbedingungen für eine ausführliche, individuelle und auf die jeweilige Schülergruppe abgestimmte Verkehrsunfallprävention. Die Schüler wiederum erleben eine bürgernahe, hilfsbereite Polizei zum Anfassen, im Gegensatz zur häufig repressiv erlebten Rolle der Polizei im Straßenverkehr. Durch die vielfältigen Verflechtungen von Verkehr und Mobilität in allen menschlichen Lebensbereichen ist sowohl eine fachspezifische als auch eine fächerübergreifende - und auch projektorientierte - Integration dieses Bildungs- und Erziehungsbereiches in alle Schulfächer möglich.

Schüler lernen über neue Mobilitätsformen über die Zukunft nachzudenken und an ihrer Realisierung mitzuarbeiten, um so einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen ökonomischen, ökologischen und sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft zu leisten. Durch eine schulische Verkehrsunfallprävention erwerben Schüler die Fähigkeiten, um unsere Gesellschaft "zukunftsfähig" zu verändern.⁸

Angesichts der lebenswichtigen Rolle der Verkehrsunfallprävention in Schulen wäre es allerdings wünschenswert und notwendig, den dafür vorgesehenen Zeitrahmen von 2 Stunden auszudehnen. Vorstellbar wären z.B. 1-tägige Seminare, Wochenseminare, an denen diese Thematik erweitert behandelt und geprobt werden kann. Da die Zielgruppe der „jungen Erwachsenen“ computergewöhnt und –erprobt sind wäre eine Erweiterung der in der Verkehrsunfallprävention angewandten Medien durch Computer und Beamer sehr sinnvoll. Mittels Computeranimationen und -simulationen, aber auch interaktiver Computerprogrammen können Unfallsituationen nachgestellt, die Schülerreaktionen virtuell getestet, Unfallvermeidungsstrategien geübt werden.

Meiner Meinung nach ist es absolut notwendig, die schulische Verkehrsunfallprävention weiterhin zu fördern und durch junge, gut ausgebildete Polizeibeamtinnen und –beamte und dem richtigen Einsatz von Medien eine Zusammenarbeit mit Schulen und Lehrern möglich zu machen.

⁸ www.uni-duisburg-essen.de/traffic-education/alt/texte.ml/ADAC.html,
Stand 17.02.08

4 Literaturverzeichnis

Bücher

- Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. d. Innenministeriums v. 2007 - 41- Entwurf einer Neufassung. Stand 27.06.2007 IM
- Stiebing, Gerhard: Verkehrsmanagement der Polizei, Skript für Studium und Praxis. 4. Auflage 2007. Hagen
- Skript, Verkehrsunfallprävention des PP Aachen
- Verkehrsunfallstatistik der Polizei Nordrhein-Westfalen 2006

Internetadressen

- **Schule-begleitet-Fahren**
http://www.schule-begleitet-fahren.de/schulische_begleitung.html
(Stand 17.02.08)
http://www.schule-begleitet-fahren.de/mobilitaetsbildung_sek.html
(Stand 17.02.08)
- **Fahrschule**
http://www.fahrschule.de/fahren_lernen/Tipp15index.html
(Stand 17.02.08)
- **Jungefahrsiegen**
<http://www.jungefahrsiegen.de/jungefahrer/unfallgeschehen/index.html>
(Stand 17.02.08)
- **Snukk**
<http://www.snukk.de/besinnliches/der-weise-mann.html>
(Stand 17.02.08)
- **Uni-Duisburg-Essen**
<http://www.uni-duisburg-essen.de/traffic-education/alt/texte.ml/ADAC.html>

5 Selbständigkeitserklärung

„Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt habe und dabei ausschließlich die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

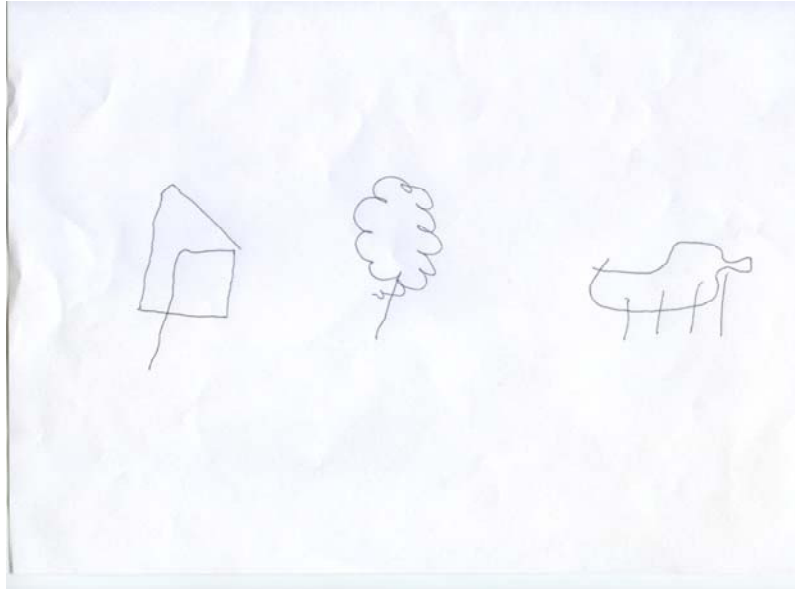
März 2008

Noemi Vossen

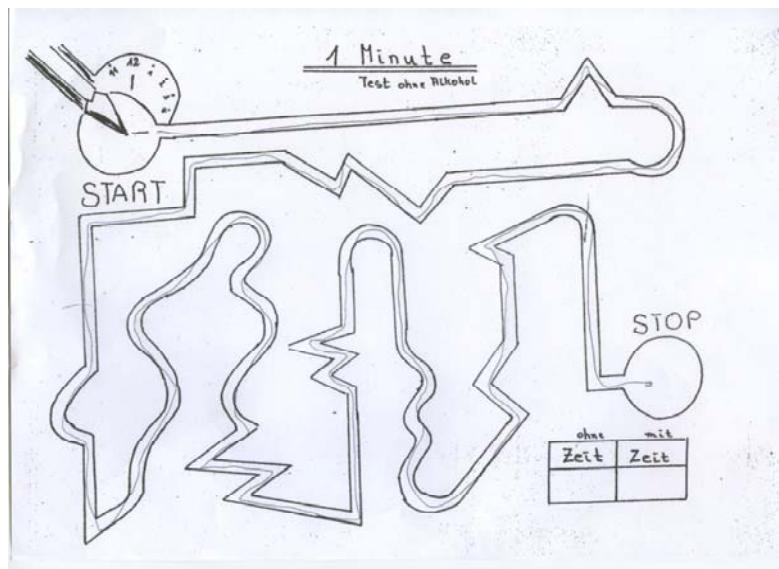
6 Anlagen

Anlage 1

Partnerübung zur Thema „Aggression/Imponiergehabe“



Einzelübung auf Zeit zum Thema Alkohol



Anlage 2

Countdown vor dem Unfall... ...die letzte Sekunde in Deinem Leben...

Stell Dir mal vor:

Du hast Dich nicht angeschnallt.
Dein Auto prallt mit Tempo 80 frontal gegen einen
Baum.
Unfallforscher haben die letzte Sekunde Deines Le-
bens rekonstruiert.
Der Countdown der letzten Sekunde in Deinem Leben
läuft so ab:

1,0 Sekunden bis zum TOD

Die Bremsen haben blockiert...Du bist starr vor
Schreck...
Es gibt kein Ausweichen mehr...

0,9 Sekunden bis zum TOD

Mit weißen Knöcheln umklammerst Du das Lenkrad...

0,8 Sekunden bis zum TOD

Die vordere Stoßstange und der Kühlergrill werden
zermalmt...

0,6 Sekunden bis zum TOD

Mit 80 km/h rast Dein Körper nach vorn...Du wirst
mit 20-facher Schwerkraft aus dem Sitz geschleu-
dert...
Deine Beine brechen am Lenkrad in Höhe der Kniege-
lenke...

0,5 Sekunden bis zum TOD

Dein Körper löst sich aus dem Sitz, der Rumpf ist
starr aufgerichtet, die gebrochenen Kniegelenke
rammen in das Armaturenbrett.

Umhüllung und Stahlfassung des Lenkrades biegen
sich unter Deinen Händen.

0,4 Sekunden bis zum TOD

Dein Auto ist jetzt 60 cm kürzer...Der Motor, fast
eine halbe Tonne schwer, stößt in das Hindernis,
wird zur Knautschzone...

Dein Körper rast weiter mit 80 km/h...

0,3 Sekunden bis zum TOD

Deine Hände, in Todesangst starr verkrallt, biegen
das Lenkrad fast vertikal, die Gelenke und Unterar-
me brechen wie Strohhalme...Durch die Schwerkraft
wirst Du von der Lenksäule durchbohrt, Stahlsplitt-
ter dringen in den Brustbereich, reißen Löcher in
die Lungen und zerfetzen die inneren Arterien...

Blut dringt in die Lungenflügel...

0,2 Sekunden bis zum TOD

Deine Füße werden aus den Schuhen gerissen...Das
Bremspedal bricht ab...Das Fahrzeuggestell knickt
in der Mitte ein...Bolzen lösen sich, Schrauben
reißen ab...Dein Kopf kracht gegen die Windschutz-
scheibe...

Du hast nicht einmal mehr die Zeit zu schreien...

0,1 Sekunden bis zum TOD

Das Auto krümmt sich, die Sitze haben sich aus der
Verankerung gelöst, schnellen nach vorn, pressen
Deinen Brustkorb unbarmherzig gegen die gesplitter-
te Lenksäule...Blut schießt aus Deinem Mund...

Durch den Schock bleibt Dein Herz stehen...

0,0 Sekunden -TOT-

Du lebst nicht mehr!⁹

Anlage 3

Tod einer Unschuldigen

Ich ging zu einer Party, Mama,
ich erinnerte mich, was Du sagtest.
Du ermahntest mich, nicht zu trinken, Mama,
also trank ich Soda stattdessen.
Ich fühlte mich richtig stolz, Mama,
so wie Du es mir vorausgesagt hattest.
Ich habe nicht getrunken, um dann zu fahren, Mama,
obwohl mir die anderen sagten, es sei nichts dabei.
Ich weiß, ich tat das Richtige, Mama,
ich weiß, Du hast immer Recht.
Nun ist die Party zu Ende, Mama,
und alle fahren sie fort.
Als ich in meinen Wagen stieg, Mama,
wusste ich, ich würde rasch nach Hause fahren,
weil Du mich so erzogen hast,
verantwortungsbewusst und lieb.
Ich fuhr also los, Mama, aber als ich auf die Straße auffuhr,
sah mich der andere Wagen nicht, Mama,
er fuhr einfach über mich drüber.
Als ich lag auf dem Asphalt, Mama,
hörte ich den Polizisten sagen,
"Der andere Typ war betrunken", Mama,
Und nun bin ich es die bezahlen wird.
Ich liege hier sterbend, Mama. . .
Ich wünsche Du wärst bald hier.
Wie konnte das geschehen, Mama?
Mein Leben zerplatzt wie ein Ballon.
Überall um mich ist Blut, Mama,

⁹ www.jungefahrsieger.de/jungefahrer/unfallgeschehen/index.html,
Stand (07.03.08)

das meiste davon ist meins.
Ich höre den Arzt sagen, Mama,
Bald werde ich sterben.
Ich wollte Dir nur sagen, Mama,
ich schwöre, ich habe nichts getrunken.¹⁰

Anlage 4

Der Junge und der alte Weise Mann"

Es waren einmal ein kleiner Junge und ein alter weiser Mann. Der kleine Junge dachte bei sich "So weise kann doch keiner sein. Ich will ihn auf die Probe stellen." Und er fing an nachzudenken, wie er den alten weisen Mann auf die Probe stellen könnte. Nach ein paar Tagen hatte er eine Idee: "Ich fange einen kleinen Vogel und halte ihn hinter meinem Rücken versteckt. Dann frage ich ihn ob der Vogel lebt oder tot ist. Wenn er sagt, dass der Vogel lebt, drehe ich ihm einfach schnell den Hals um und zeige ihm den toten Vogel. Sagt er der Vogel ist tot, lasse ich ihn fliegen. So muss er falsch liegen und ich kann beweisen, dass er nicht so weise ist wie alle sagen!" Gesagt getan, der kleine Junge fing sich einen kleinen Vogel und ging damit zum alten weisen Mann. Er stellte sich vor ihn und sagte: "Alter weiser Mann, ist der Vogel in meiner Hand am Leben oder tot?" Der alte weise Mann sah den Jungen an und überlegte. Er dachte eine ganze Weile nach, ohne etwas zu sagen und der kleine Junge dachte sich schon "Siehst du, so weise bist du nicht. Du kommst auf keine Antwort."

Nach einer langen Weile schaute der alte weise Mann auf und sagte zu dem kleinen Jungen: "Kleiner Junge, ob der Vogel lebt oder tot ist liegt ganz allein in deiner Hand!"¹¹

¹⁰ http://www.fahrschule.de/fahren_lernen/Tipp15index.html, Stand (07.03.08)

¹¹ <http://www.snukk.de/besinnliches/der-weise-mann.html>, Stand (07.03.08)

