

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung
Nordrhein-Westfalen
Standort Duisburg**

Seminar 2007

Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung

Verkehrsunfallprävention der Polizei im Elementarbereich

-Kinder als Mitfahrer-

„Erst gurten, dann starten – für die meisten Erwachsenen ist dieses Motto inzwischen selbstverständlich. Dieses Sicherheitsbewusstsein übertragen sie längst nicht auf ihre Kinder. Mangelnde Sicherheit im Pkw ist für Kinder nach wie vor Unfallursache Nr. 1“.¹

Seminarleiter: Horst Wolf

Verfasser: Thomas Picker

Einstellungsbehörde: PP Duisburg

Fachbereich: Polizeivollzugsdienst

Kurs: P 05/07

Februar 2007

¹ www.im.nrw.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	3
2. Verkehrsunfallstatistik NRW für das Jahr 2006	
2.1 Auszüge aus der Verkehrsunfallstatistik	4
2.2 Übersicht Unfallfolgen nach Altersgruppen	5
2.3 Übersicht Verunglückte Kinder nach Altersgruppen	6
2.4 Übersicht Häufigste Verkehrsbeteiligungen	7
3. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit	
3.1 Begriffsbestimmung und Ziele	8
3.2 Die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei	10
3.3 Verkehrserziehung durch die Polizei	11
4. Kindliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr	12
5. Die Rolle der Eltern und sonstigen Bezugspersonen	15
6. Verkehrserziehung der Polizei im Kindergarten	
6.1 Multiplikatorenengewinnung	16
6.2 Elternerstinformationsveranstaltungen	17
6.3 Kinder als Mitfahrer im Auto	
6.3.1 Veranstaltungen für Kinder	18
6.3.2 Veranstaltungen für Eltern	19
6.3.3 Veranstaltung im Kindergarten „Am Park“ in Haan	20
7. „Gordan das Gürteltier“	21
8. Anlagen	
8.1 Gesetzliche Bestimmungen	22
8.2 Ordnungswidrigkeiten	23
8.3 Gruppeneinteilung von Rückhalteeinrichtungen	24
8.4 Prüfnormen von Rückhalteeinrichtungen	25
8.5 Isofix-System	26
9. Fazit	27
10. Literaturverzeichnis	28
11. Erklärung	29

1. Einleitung

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist im letzten Jahr strategisch neu ausgerichtet worden. Diesbezüglich wurde der Erlass „Verkehrsunfallprävention“ neu gefasst.

Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrsraumes ist die Verkehrssicherheitsberatung auch weiterhin ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrsunfallprävention ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung ihrer Folgen.

Verkehrsunfallprävention wird nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens betrieben. Vom Kindergartenalter bis in das Seniorenalter werden den Zielgruppen entsprechende Konzepte vorgehalten.

Die Verkehrsunfallpräventionskonzepte werden mit den Kooperationspartnern (z.B. Deutsche Verkehrswacht, Kindergärten, Schulen, usw.) abgestimmt.

Ich stelle in dieser Ausarbeitung die Verkehrsunfallprävention der Polizei im Elementarbereich (Kindergarten) näher dar. Ich gehe im Besonderen auf das Thema „Kinder als Mitfahrer“ ein.

Das Thema habe ich gewählt, da Kinder besonders schutzwürdig sind. Sie finden meiner Meinung nach in unserer Gesellschaft häufig nicht die notwendige Beachtung.

Duisburg, im Februar 2007

2. Verkehrsunfallstatistik NRW für das Jahr 2006

2.1 Auszüge der Verkehrsunfallstatistik

Geringste Zahl an getöteten Kindern seit 1953

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder war im letzten Jahr mit insgesamt 24 so niedrig wie nie zuvor seit 1953. In den letzten fünf Jahren ging die Zahl insgesamt um ein Drittel zurück. Insgesamt wurden 8.398 Kinder verletzt, das sind 551 weniger als 2005. Auch dies ist der niedrigste jemals in Nordrhein-Westfalen registrierte Wert.

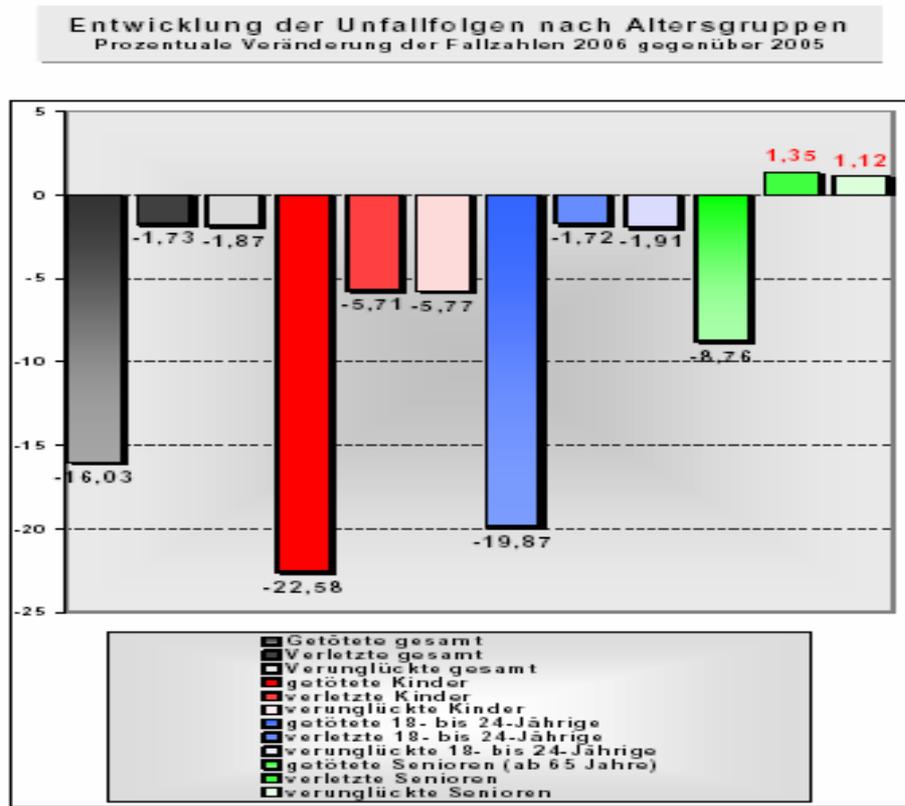
„Trotz der insgesamt positiven Entwicklung bei den Unfällen mit Kindern bereitet der Anteil der als Mitfahrer in Pkw verunglückten Kinder Sorge. Ein Drittel aller verletzten Kinder verunglückten als Mitfahrer im Auto, zehn von ihnen starben. Die Anschnallmoral ist besser geworden. Aber es kommt vor allem darauf an, sein Kind richtig zu sichern. Dies sei bei jedem fünften Kind im Auto nicht der Fall.“²



(Verkehrsunfall mit Personenschaden)

² www.im.nrw.de

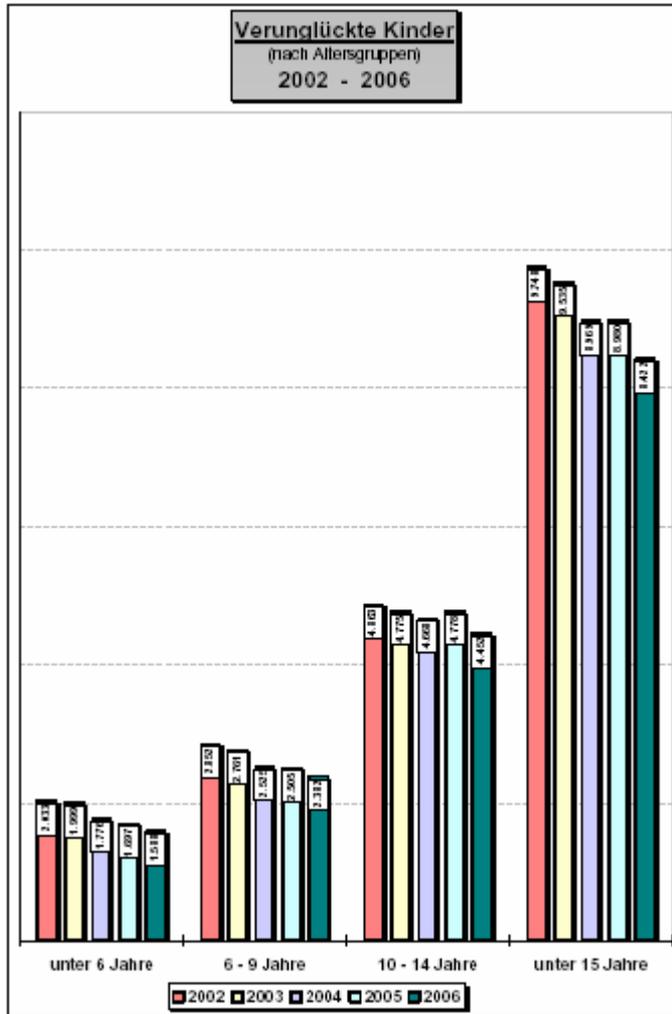
2.2 Übersicht Unfallfolgen nach Altersgruppen



Für den Bereich der Kinder ist für 2006 eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Gegenüber 2005 sank die Zahl der getöteten Kinder um 22,58 % und die der verletzten Kinder um 5,71 %. Bei den verunglückten Kindern (getötete und verletzte Kinder) ist ein Rückgang von 5,77 % zu verzeichnen.

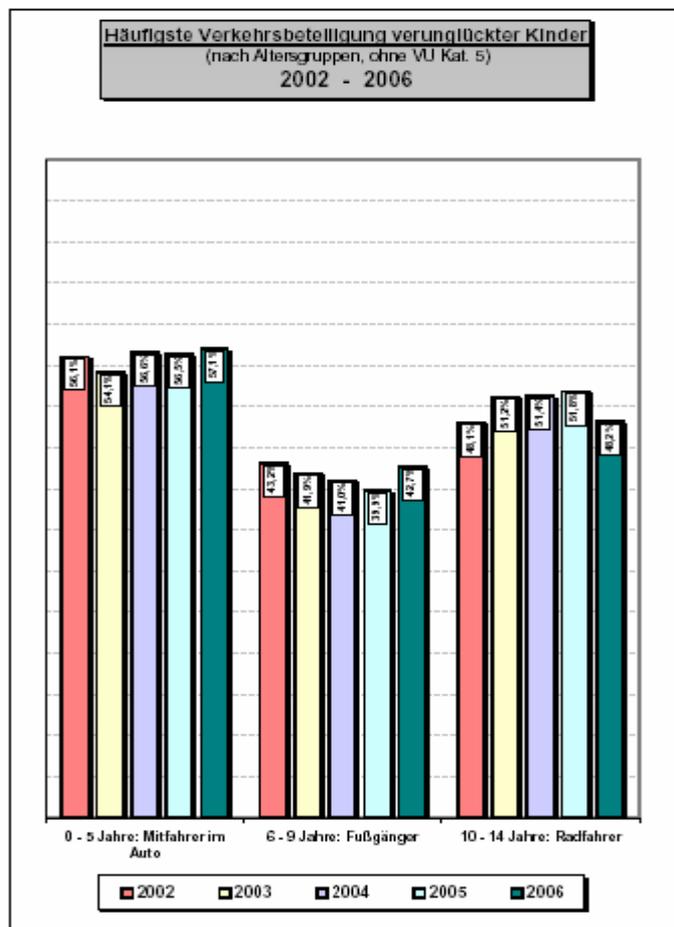
Einzig im Seniorenbereich sind Steigerungsraten gegenüber 2005 festzustellen.

2.3 Übersicht Verunglückte Kinder nach Altersgruppen



Dieser Übersicht ist zu entnehmen, dass Kinder unter 6 Jahren (Primarbereich) bei den Verunglücktenzahlen (getötete und verletzte Kinder) gegenüber den anderen Altersgruppen prozentual am geringsten beteiligt sind. Dieses ist sicher auch darauf zurückzuführen, dass diese Altersgruppe nur in sehr geringem Umfang eigenständig am Straßenverkehr teilnimmt (z.B. als Fußgänger).

2.4 Übersicht Häufigste Verkehrsbeteiligungen



Aus der Statistik wird deutlich, dass Kinder in der Altersgruppe 0-5 Jahre am häufigsten als Mitfahrer im Auto verunglücken. Für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit sollte daher für diese Altersgruppe der Bereich „Mitfahrer im Auto“ einen Schwerpunkt bilden.

3. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

3.1 Begriffsbestimmung und Ziele

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist ein integraler Bestandteil der inneren Sicherheit und stellt ein wesentliches Aufgabenfeld der Polizei dar.

Ziele der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit im Zusammenwirken mit allen anderen Trägern der Verkehrssicherheit sind:

Unfallgefahren und –folgen zu minimieren
(Verbesserung der objektiven Sicherheitskriterien)

und

Sicherheitsbedürfnisse der Bürger im Straßenverkehr zu befriedigen
(Verbesserung der subjektiven Sicherheitskriterien).

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist in drei Schwerpunkte gegliedert:

1. Verkehrssicherheitsberatung

Diese besteht aus den Elementen Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit

2. Verkehrsüberwachung



(nächtliche Alkoholkontrolle der Polizei)

Verkehrsunfallprävention der Polizei –Kinder als Mitfahrer-

3. Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Straßenraumes



(Arbeit einer Unfallkommission, Ortstermin in Hamm/Westfalen)

Durch diese drei Schwerpunkte wird Verkehrsunfallprävention betrieben.

Verkehrssicherheitsarbeit ist zugleich ein wesentlicher Beitrag zur Kriminalitätskontrolle.
(z.B. eine Verkehrskontrolle, bei der ein flüchtiger Straftäter angetroffen wird)

Ich werde nachfolgend die Verkehrssicherheitsberatung näher erläutern.

3.2 Die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei

Die Verkehrssicherheitsberatung ist wesentliches Element der polizeilichen Verbundstrategie zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen.

Verkehrssicherheitsberatung ist ständige Aufgabe der Polizei und Bestandteil der Prävention.

Durch die Verkehrssicherheitsberatung wird über komplexe Zusammenhänge des Straßenverkehrs aufgeklärt. Kenntnisse über Verkehrsvorschriften und Unfallgefahren werden vermittelt. Die Bereitschaft zu rücksichtsvollem, situations- und normgerechtem Verkehrsverhalten zur Vermeidung von Verkehrsunfällen wird gefördert. Die Verkehrssicherheitsberatung dient der Vertrauensbildung, insbesondere für Kinder und Jugendliche.

Die Verkehrssicherheitsberatung ist der Oberbegriff für Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung. Verkehrsaufklärung findet im Erwachsenenbereich Anwendung.

Ich werde im Weiteren auf die Verkehrserziehung eingehen.



(Verkehrsunfallprävention im Seniorenbereich)

3.3 Verkehrserziehung durch die Polizei

Die Verkehrserziehung beinhaltet die individuelle Beeinflussung und beschränkt sich im engeren Sinne auf Kindheit und Jugendalter.

Die Verkehrserziehung erfolgt vorwiegend im vorschulischen und schulischen Bereich und dient der Kenntniserlangung und –vertiefung sicherheits- und umweltrelevanter Normen und Verhaltensweisen.

Verkehrstechnische Fähigkeiten und normgerechtes, sozialadäquates Verhalten werden vermittelt.

Eine positive Verhaltensbeeinflussung im Straßenverkehr soll erreicht werden.

Bei der Verkehrserziehung sind insbesondere der Entwicklungsstand und die Leistungsfähigkeit der Kinder zu berücksichtigen. Ich werde daher nachfolgend auf die kindlichen Verhaltensweisen im Straßenverkehr eingehen.

4. Kindliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Gefahrenerkennung und Sicherheitsbewusstsein von Kindern

Kinder entwickeln erst mit ca. 8 bis 10 Jahren ein realistisches Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr. Vorher erkennen sie die Gefahren entweder überhaupt nicht oder viel zu spät, so dass sie keine Möglichkeit mehr haben, der Gefahr zu entgehen. Ganz besonders im Vorschulalter vermischen sich bei den Kindern häufig Realität und Phantasie: Das Fahrrad ist ein Pferd, ein Auto oder ein Flugzeug, das Kind ist ein "Cowboy" oder "Superman". In seiner Phantasiewelt ist das Kind stark und mächtig, Gefahren haben darin keinen Platz oder werden problemlos bewältigt. Diese verzerrte Wahrnehmung der Realität schränkt das Gefahrenbewusstsein der Kinder stark ein.

Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung im Kindesalter

Jüngere Kinder (bis zu ca. 6 Jahren) können noch kaum Entfernungen schätzen, d.h. sie können nicht richtig beurteilen, ob ein herankommendes Fahrzeug noch sehr weit entfernt oder schon sehr nahe ist. Die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für ältere Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten annähernd realistisch einschätzen. Sehr junge Kinder (3-4 Jahre) können häufig nicht einmal ein stehendes von einem fahrenden Auto unterscheiden, deshalb bleiben sie manchmal am Zebrastreifen stehen und überqueren nicht die Fahrbahn, obwohl der Autofahrer hält. Diese Fehleinschätzungen bei Entfernungen und Geschwindigkeiten führen bei den Kindern auch zu einer fehlerhaften Gefahreinschätzung.

Aufmerksamkeit und Konzentration im Kindesalter

Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit auf die gefährliche Situation gerichtet ist, d.h. wenn sie sich auf die relevante Situation "konzentrieren" und nicht durch andere Sachen "abgelenkt" sind. Die Aufmerksamkeit von Kindern richtet sich spontan sehr stark auf nicht verkehrsbezogene Objekte (Tiere, spielende Kinder, Kiosk usw.). Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerüberwege usw. werden sehr viel seltener beachtet, sie sind für Kinder nicht interessant. Kinder lassen sich auch durch ihre eigenen Gedanken und Gefühle ablenken. So wird ein Kind, das gerade eine schlechte Zensur in der Schule bekommen hat, auf dem Weg nach Hause den Straßenverkehr kaum beachten. Ähnlich wird sich ein Kind verhalten, das von anderen Kindern geärgert wurde und jetzt auf dem Schulweg traurig oder wütend ist. Die Entwicklung der Aufmerksamkeit und der Konzentrationsfähigkeit ist erst im Alter von ca. 14 Jahren vollständig abgeschlossen. Vorher können sich Kinder nicht auf zwei Sachen zugleich konzentrieren, sie können ihre Aufmerksamkeit nicht wie die Erwachsenen "teilen". Ein Kind, das z.B. mit einem Ball spielt oder an die Anzahl der zu kaufenden Brötchen denkt, ist nicht in der Lage, zur gleichen Zeit auf den Verkehr zu achten. Im Alter von 2-4 Jahren wird die Aufmerksamkeit fast ausschließlich durch interessante Reize aus der Umwelt gesteuert. Von den für sie interessanten Reizen lassen sich die Kinder häufig so stark ablenken, dass sie im Verkehr in Gefahr geraten.

In dieser Altersspanne sind die Kinder noch kaum in der Lage, die für ihre Sicherheit erforderlichen Aufmerksamkeitsleistungen zu erbringen. Deshalb laufen sie schnell mal aus dem Kaufhaus oder aus dem Garten heraus und manchmal direkt vor ein Auto. Oder sie reißen sich plötzlich auf dem Gehweg von der elterlichen Hand los und laufen auf die Fahrbahn, wenn dort etwas für sie Interessantes zu sehen ist. Auch das kindliche Trotzverhalten kann zu solchen Verhaltensweisen führen. Diese Verhaltensweisen überraschen die Autofahrer und die Eltern. Sie haben damit nicht gerechnet. Ab ca. 5 Jahren beginnen die Kinder, ihre Aufmerksamkeit bewusster zu steuern, sie lassen sich aber noch sehr leicht ablenken. Diese gilt bis zum Alter von 8 bis 10 Jahren. Erst ab ca. 8 Jahren sind die Kinder fähig, sich auch über eine längere Zeit (z. B. für die Gesamtdauer des Schulwegs) auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch erst mit ca. 14 Jahren. Vorher lassen sich Kinder sehr leicht vom Straßenverkehr durch andere interessante Reize ablenken. Da sich die Konzentrationsfähigkeit der Kinder in der heutigen Zeit zunehmend verschlechtert (zu wenig Bewegung, zu wenig kreatives Spiel, zu viel Fernsehen, zu viele Computerspiele, Reizüberflutung), lassen sich inzwischen auch ältere Kinder (8-12jährige) zu leicht ablenken. Dieses verringert ihre Verkehrssicherheit.

Soziale Fähigkeiten (Einfühlungsvermögen, Kommunikation) bei Kindern

Jüngere Kinder (bis zu ca. 7 Jahren) können sich noch nicht in andere Personen hineinversetzen und ihre Absichten einschätzen. Sie schließen von sich auf andere. Da sie selbst in der Lage sind, auf der Stelle stehen zu bleiben, gehen sie davon aus, dass auch Autos sofort anhalten können. Deshalb verstehen sie nicht, dass ein Auto einen Bremsweg benötigt. Sie erkennen auch nicht, dass ein Auto abbiegen will, dass es bremst, usw. Wenn sie das Auto sehen, nehmen sie an, dass der Fahrer auch sie sieht. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können seine Zeichen nicht richtig deuten. Dieses kann zu verhängnisvollen Missverständnissen führen. Autos werden "personifiziert", sie haben Augen (Scheinwerfer) und können die Kinder deshalb sehen - eine verhängnisvolle Fehleinschätzung (besonders bei Dunkelheit). Jüngere Kinder sind noch nicht in der Lage, mit anderen Verkehrsteilnehmern - insbesondere mit den Autofahrern - zu kommunizieren. Sie können Gesten und Zeichen noch nicht richtig deuten und deshalb kann es zu gefährlichen Missverständnissen kommen.

Psychomotorische Leistungsfähigkeit im Kindesalter

Kinder sind unruhiger als Erwachsene, sie haben einen starken Bewegungsdrang. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Straßen und geraten deshalb häufig plötzlich und unvermittelt auf die Fahrbahn. Kinder bis zum Alter von ca. 8 Jahren haben große Schwierigkeiten, einmal begonnene Handlungen (z. B. einem Ball nachlaufen) abzubrechen oder zu unterbrechen (z. B. am Bordstein anhalten, um sich umzusehen). Sie werden in der Regel hinter dem Ball herlaufen, ohne am Bordstein anzuhalten und auch mit dem Rad können die Kinder ihre Handlungen nur schlecht abbrechen. Sie fahren deshalb häufig plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn. Ab ca. 8 - 10 Jahren sind Kinder in der Lage, die für das Radfahren erforderlichen psychomotorischen Leistungen (Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurhalten, Kurvenfahren usw.) zu erbringen.

Zu diesen motorischen Fähigkeiten müssen aber auch noch eine Reihe von geistigen Fähigkeiten hinzukommen (Erkennen von Gefahren, Verständnis für den Straßenverkehr, Begreifen von Verkehrsregeln, Geschwindigkeitseinschätzung, usw.), die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlich sind. Während die meisten psychomotorischen Fähigkeiten bei ausreichendem Radfahrtraining in der Familie und in der Grundschule bis zum Alter von ca. 8 bis 10 Jahren ausgebildet sind, dauert die Entwicklung der geistigen Fähigkeiten noch bis zum Alter von ca. 12 bis 14 Jahren an. Für eine gesunde Entwicklung brauchen Kinder Bewegung. Radfahren, Skaten und Fußballspielen sind Beispiele solcher sportlichen Aktivitäten im Kindesalter. Da viele dieser Aktivitäten auf der Straße stattfinden, können sich dabei Unfälle ereignen. Wegen den Gefahren des Straßenverkehrs können Kinder heute nicht mehr so häufig wie früher im Freien spielen, sie sitzen vor dem Fernseher oder beschäftigen sich mit dem Computer. Und sie werden von ihren Eltern aus Angst vor Unfällen mit dem Auto zum Kindergarten und teilweise auch noch zur Schule gefahren. So können Kinder immer seltener auf ihren Wegen ihren Bewegungsdrang befriedigen. Sie sitzen angegurtet im Kindersitz. Deshalb sind viele Kinder nicht mehr fähig, einfache körperliche Leistungen zu erbringen. Sie können nicht geradeaus laufen, sie können die Bewegungen von Armen und Beinen nicht koordinieren, sie können nicht mehr rückwärts gehen, ihre Muskulatur ist wenig ausgebildet und viele Kinder haben Haltungsschäden. Da gut entwickelte psychomotorische Fähigkeiten auch im Straßenverkehr wichtig sind, erhöht sich durch Defizite in diesen Bereichen wiederum die Unfallgefahr.

Zusammenfassung

Die entwicklungsphysiologischen und -psychologischen Besonderheiten von Kindern im Straßenverkehr lassen sich durch Verkehrserziehung nur zum Teil kompensieren. Ein "verkehrsgerechtes" Kind ist durch Verkehrserziehung nicht zu erhalten. Aus diesem Grund dürfen die Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder nicht nur beim Kind, sondern müssen auch bei seiner Verkehrsumwelt ansetzen. Kinder müssen in den unterschiedlichen Erziehungsinstitutionen (Familie, Kindergarten, Schule) im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung lernen, Risiken richtig einzuschätzen und Gefahrensituationen im Verkehrsraum zu vermeiden oder zu bewältigen. Dieser Lernprozess muss im Kleinkindalter beginnen, damit die Kinder von Anfang an das "richtige" Verhalten erlernen und nicht später erst einmal das "falsche" Verhalten verlernt werden muss.

5. Die Rolle der Eltern und sonstigen Bezugspersonen

Um eine erfolgreiche Präventionsarbeit sicherstellen zu können, ist ein frühestmöglicher Einstieg im Elementarbereich Voraussetzung. Langfristige Erfolge lassen sich nur in Kooperation mit den erwachsenen Bezugspersonen erzielen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Polizei, Kindergärten und Elternhaus ist demnach zwingend erforderlich.

Das Vorbildverhalten der Erwachsenen kommt im Kindergartenalter besonderer Bedeutung zu. Kinder lernen vornehmlich durch Beobachtung. Ein vorbildliches Verhalten der erwachsenen Bezugspersonen ist deshalb Voraussetzung für eine erfolgversprechende Verkehrserziehung. Der Entwicklungsstand des Kindes muss zur individuellen Förderung berücksichtigt werden.

Die Regeln des Straßenverkehrs sollen den Kindern vornehmlich von den Eltern und sonstigen Bezugspersonen nahe gebracht werden. Hierzu ist aber deren eigene Regelkenntnis und Vorbildverhalten Voraussetzung. Deshalb konzentriert sich die polizeiliche Verkehrsunfallprävention im Kindergarten vornehmlich darauf, die Bezugspersonen der Kinder so zu schulen, dass diese als Multiplikatoren wirken können. Hierzu müssen die Bezugspersonen in der Lage sein, die Leistungsfähigkeit ihrer Kinder richtig einzuschätzen.

Die Eltern und sonstigen Bezugspersonen sind in erster Linie für die Sicherheit der Kinder verantwortlich. Sie müssen durch die polizeiliche Präventionsarbeit motiviert und befähigt werden, die Kinder systematisch an die Verkehrswirklichkeit heranzuführen. Weiterhin sollen sie die Verantwortung für die Sicherheit ihrer Kinder ernst nehmen.

Darüber hinaus sollen Kraftfahrer über die Fähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr aufgeklärt werden.

Über die Medien soll die Öffentlichkeit über die besondere Situation der Kinder im Straßenverkehr informiert werden.

6. Verkehrserziehung der Polizei im Kindergarten

6.1 Multiplikatorenengewinnung

Ziel dieser Maßnahme ist es, erhöhte Sicherheit für Kindergartenkinder, durch Erstellung und Umsetzung eines kooperativen Langzeitkonzeptes, zu erreichen,

Leiterinnen/ Leiter, Erzieherinnen/ Erzieher von Kindergärten und Kindertageseinrichtungen, sowie Schülerinnen und Schüler der Fachschulen für Sozialpädagogik sollen als Multiplikatoren gewonnen werden.

Der Zielgruppe sollen folgende Inhalte vermittelt werden:

besondere Risiken von Kindern im Straßenverkehr

Verkehrsunfallprävention durch ein „Drei-Säulen-Modell“
(Elternhaus, Kindergarten, Polizei),

Bereitschaft sich in ein gemeinsam zu erarbeitendes Konzept einzubringen und an der Umsetzung mitzuwirken

Wissen, dass speziell für den Standort ihrer Einrichtung erstellte Rahmenkonzepte regelmäßig fortgeschrieben werden müssen.

Die Inhalte werden durch die Verkehrssicherheitsberater vermittelt. Das Erstellen, Umsetzen und Aktualisieren der Konzepte obliegt den Einrichtungen. Die Polizei kann die Kooperationen anstoßen und in ihnen mitwirken.

6.2 Elternerstinformationsveranstaltungen

Diese Veranstaltungen sind an die erwachsenen Bezugspersonen der Kindergartenkinder gerichtet.

Folgende Lerninhalte werden durch die Verkehrssicherheitsberater vermittelt:

- # Wissen um die besonderen Risiken von Kindern im Straßenverkehr
- # Die Bezugspersonen sollen in der Lage sein, Übungen mit den Kindern, entsprechend ihrer alters- und entwicklungsbedingten Fähigkeiten, durchzuführen
- # Bedeutung und Möglichkeiten der Vorbildfunktion im Straßenverkehr
- # Bedeutung der elterlichen Verantwortung bei der Verkehrsunfallprävention der Kinder

Durch die Verkehrssicherheitsberater werden überdies auch Veranstaltungen zu folgenden Einzelthemen angeboten:

- # Kinder als Fußgänger
- # Kinder als „Radfahrer“
- # Kinder als Mitfahrer im Pkw
- # Kinder als Nutzer des ÖPNV
- # Der sichere Schulweg

6.3 Kinder als Mitfahrer im Auto

6.3.1 Veranstaltungen für Kinder

Die Kindergartenkinder sollen die richtige Nutzung der Rückhalteeinrichtungen, sowie das richtige Verhalten beim Ein- und Aussteigen erlernen.

Folgende Lernziele werden in Kleingruppen durch den Verkehrssicherheitsberater vermittelt:

- # Wissen über die Möglichkeiten, sich im Fahrzeug vorschriftsmäßig zu sichern
- # Selbständige Benutzung der Rückhalteeinrichtungen, auch auf Kurzstrecken
- # Wissen über die Unterschiede beim Ein- und Aussteigen zur Fahrbahn- oder Gehwegseite. Kinder steigen immer zur Gehwegseite aus.
- # Beachten von anderen Verkehrsteilnehmern beim Ein- und Aussteigen

Die Inhalte können durch unterschiedlichste Methoden und Medien (z.B. Kindergurtschlitten und praktische Übungen) vermittelt werden.

Vor der Veranstaltung werden die Kinder durch die Erzieherinnen/Erzieher durch Lieder, Spiele oder Übungen auf das Thema vorbereitet.

Eine Nachbereitung durch die Erzieherinnen/Erzieher sollte ebenfalls erfolgen.



(Kindergurtschlitten)

6.3.2 Veranstaltungen für Eltern

Die erwachsenen Bezugspersonen sollen durch den Verkehrssicherheitsberater über die Risiken bei der Mitnahme nicht vorschriftsmäßig gesicherter Kinder aufgeklärt werden. Weiterhin werden durch die Verkehrssicherheitsberater die gesetzlichen Regelungen zur Sicherung von Kindern im Kraftfahrzeug erläutert. Das richtige Verhalten beim Ein- und Aussteigen wird den Eltern dargelegt. Die erhöhte Verantwortung, die beim Transport mehrerer Kinder vorliegt, wird erläutert. Insbesondere wird hierbei auch auf die haftungsrechtlichen Aspekte eingegangen. Die Vorteile von Fahrgemeinschaften werden herausgestellt.

6.3.3 Veranstaltung im Kindergarten „Am Park“ in Haan

Am 13.02.06 nahm ich an einer Elterninformationsveranstaltung der Kreispolizeibehörde Mettmann im Kindergarten „Am Park“ in 42781 Haan teil. Ich war zu dieser Veranstaltung eingeladen, da meine Tochter diese Einrichtung besucht.

Die Veranstaltung wurde durch den Verkehrssicherheitsberater PK Müller durchgeführt.

Für die Größe der Einrichtung war die Teilnehmerzahl mit zwölf Personen nicht sehr hoch. Neben mir waren nur Mütter vertreten.

Durch Herrn Müller wurden zunächst allgemeine Themen, wie z.B. die kindlichen Verhaltensweisen und Defizite im Straßenverkehr behandelt. Herr Müller bezog die Zuhörer gezielt mit Fragen in seinen Vortrag mit ein.

Das Thema „ Kinder als Mitfahrer“ wurde zum Ende der Veranstaltung angesprochen. Herr Müller ging hier insbesondere auf die Fragestellungen der Zuhörer ein. Probleme gäbe es hauptsächlich dadurch, dass die Kinder sich während der Fahrt abschnallten. Weiterhin sei es häufig schwierig, die Kinder vorschriftsmäßig zu sichern, wenn mehrere Kinder in einem Pkw zu transportieren seien.

Abschließend kann ich feststellen, dass die Teilnehmerinnen bereits einen sehr guten Kenntnisstand hatten. Herr Müller musste demzufolge vornehmlich auf spezielle Fragen eingehen.

Nach der Veranstaltung war Herr Müller bereit, mir u.a. zu erläutern, wie Veranstaltungen speziell für Kinder durchgeführt werden. Mir war es leider nicht möglich an einer solchen Veranstaltung teilzunehmen.

Für das Thema „Kinder als Mitfahrer“ habe er sich eine Geschichte ausgedacht, die mit einem Stofftier und einem Kindersitz, vorgetragen wird. In der Geschichte wird den Kindern anschaulich vermittelt, welche Folgen das Nichtanschnallen an.

7. „Gordan das Gürteltier“

Zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern, als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen kommt bei der Polizei NRW „Gordan - das Gürteltier“, ein Kinderspielzeug aus Gummi zum Einsatz, welches mit einem Klettverschluss an den Sicherheitsgurten von Kraftfahrzeugen befestigt werden kann.



Polizeiliche Präventionsveranstaltungen an Schulen und Kindergärten, unterstützt von parallel und regelmäßig stattfindenden Verkehrskontrollen an diesen Orten, wie auch im übrigen Straßenverkehr, sollen den Einsatz der gesetzlich vorgeschriebenen Kinderrückhaltesysteme beim Transport von Kindern in Fahrzeugen zur Selbstverständlichkeit werden lassen. Insbesondere bei den von Kommissariaten Vorbeugung durchgeführten Präventivveranstaltungen in Kindergärten und Schulen werden die Beamten neuerdings von „Gordan“ begleitet.

„Der landesweite Einsatz von "Gordan dem Gürteltier" basiert auf einem Projekt der Europäischen Union (EU), das bereits im Jahr 2004, in den Niederlanden, mit viel Erfolg gestartet wurde. Dort heißt das Gürteltierchen "Gochem", auf flämisch "Gordeldier". Auch in anderen Ländern hat man die Idee mit dem Gürteltier schon lange aufgegriffen. In Spanien heißt es "Armadillo" und in Tschechien "Pasovec". Und auch in Portugal, Finnland, Schweden, Slowenien und Polen sorgt das eigentlich in Südamerika beheimatete Gürteltierchen schon einige Zeit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Diese Aktionen finden im Rahmen des von der EU geförderten Präventionsprojektes "Eucheris 2005" statt, das unter dem Motto "Geschnallt - Kinder als Mitfahrer im Auto" angefallen ist.

Wie wird „Gordan“ im Fahrzeug verwendet?

Eingerollt in seinem grünen Panzer, wird „Gordan“ mit Klettband am Sicherheitsgurt befestigt. Sitzt der Schützling richtig in seinem Kindersitz, öffnet er die Schale und das Gummitier rollt sich aus, bereit zum Spielen während der Fahrt. An gleicher Stelle soll es am Ende der Reise wieder eingerollt verbleiben - als Spielzeug für die nächste Tour.

8. Anlagen

8.1 Gesetzliche Bestimmungen

§ 21 StVO Personenbeförderung

Absatz 1a)

Kinder bis zum vollendetem 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind. Das gilt nicht für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5t. Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder ab dem vollendetem dritten Lebensjahr auf Rücksitzen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsgurten gesichert werden, wenn wegen der Sicherung anderer Kinder mit Kinderrückhalteeinrichtungen für die Befestigung weiterer Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht.

Absatz 1b)

In Fahrzeugen, die nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, dürfen Kinder unter drei Jahren nicht befördert werden. Kinder ab dem vollendetem dritten Lebensjahr, die kleiner als 150cm sind, müssen in solchen Fahrzeugen auf dem Rücksitz befördert werden. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Kraftomnibusse.

8.2 Ordnungswidrigkeiten

Auszug aus der Bußgeldkatalog-Verordnung

98

Als Kfz-Führer oder als anderer Verantwortlicher bei der Beförderung eines Kindes nicht für die vorschriftsmäßige Sicherung gesorgt (außer in KOM über 3,5t zulässige Gesamtmasse)

§ 21 Abs. 1a Satz 1 StVO

§ 21a Abs. 1 Satz 1 StVO

i.V.m. § 49 Abs. 1 Nr. 20, 20a StVO

i.V.m. § 24 StVG

98.1 bei einem Kind: Verwarnungsgeld von 30 €

98.2 bei mehreren Kindern: Verwarnungsgeld von 35€

99

Als Kfz-Führer Kind ohne jede Sicherung befördert oder als anderer Verantwortlicher nicht für eine Sicherung eines Kindes in einem Kfz gesorgt (außer in KOM über 3,5t zulässige Gesamtmasse) oder als Führer eines Kraftrades Kind befördert, obwohl es keinen Schutzhelm trug

§ 21 Abs. 1a Satz 1 StVO

§ 21a Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 StVO

i.V.m. § 49 Abs. 1 Nr. 20, 20a StVO

i.V.m. § 24 StVG

99.1 bei einem Kind: Bußgeld von 40 €

99.2 bei mehreren Kindern: Bußgeld von 50 €

8.3 Gruppeneinteilungen von Kinderrückhalteeinrichtungen

Gruppe 0
von Geburt bis 10 kg

Gruppe 0 plus
von Geburt bis 13 kg

Gruppe 1
von 9-18 kg

Gruppe 2
von 15-25 kg

Gruppe 3
von 22-36 kg

Für Kinder im Kindergartenalter kommen Sitze der Gruppe 1, 2 und 3 zum Einsatz. Einige Hersteller bieten auch Sitze an, die mehrere Gruppen abdecken (mitwachsende Sitze). Beim Gebrauch der Sitze sind unbedingt die Herstellerangaben zu beachten. Ein korrekter Gurtverlauf muss jederzeit sichergestellt sein. Der Gurt darf niemals über den Halsbereich des Kindes verlaufen.



(Kindersitz der Gruppe 2)

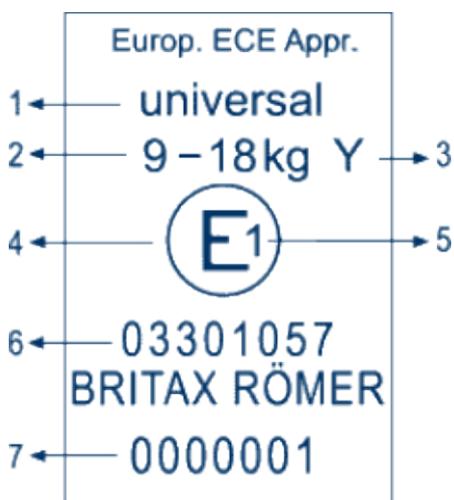
8.4 Prüfnormen von Kinderrückhalteeinrichtungen

Prüfnormen:

Kinderrückhalteeinrichtungen müssen mindestens der Norm ECE R 44/03 entsprechen, die aktuelle Normversion ist die ECE R 44/04.

Rückhaltesysteme, die nicht mindestens nach ECE R 44/03 geprüft sind, dürfen ab dem 01.01.2007 nicht mehr verwendet werden

Eine Rückhalteeinrichtung, die dieser Norm entspricht, muss mit einem entsprechenden Prüfzeichen versehen sein (siehe Abbildung)



1. Aussage, nach welcher Kategorie der Kindersitz zugelassen ist
2. zugelassen für Körpergewicht
3. "Y" besagt, dass dieser Kindersitz einen Schrittgurt hat
4. Europäisches Prüfzeichen
5. Kennzahl des Landes, in welchem die Zulassung erfolgte (1=Deutschland, 2=Frankreich, 3=Italien, 4=Niederlande usw.)
6. Nummer der Zulassung. Die beiden ersten Ziffern zeigen, nach welcher Version der ECE R44 der Kindersitz zugelassen ist (in diesem Fall ECE R44/03)
7. fortlaufende Nummer

8.5 Isofix-System

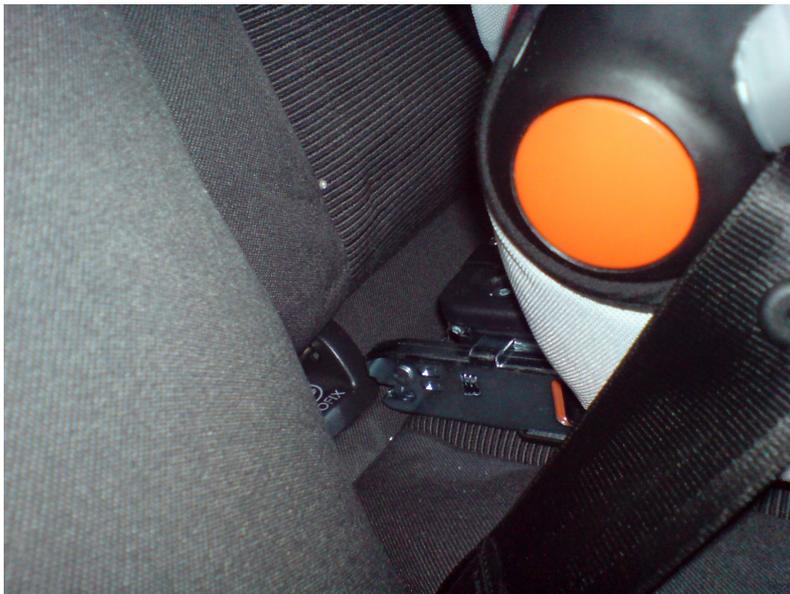
Herkömmliche Kindersitze werden mit den Fahrzeuggurten fixiert. Schwierigkeiten beim Einbau oder in der Handhabung des Sitzes erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer technisch nicht optimalen Sicherung.

Um dieses zu vermeiden, wurde das Isofix-System entwickelt. Bei dem nach ISO 13216 genormten Fixierungssystem wird der Sitz ohne Gurte montiert. An der Sitzrückseite befinden sich Metallzangen. Diese werden in normierte Befestigungspunkte an der Karosserie geklickt. Einbaufehler sind selten. Herkömmliche Kindersitze werden zu über 50% fehlerhaft benutzt. Beim Isofix-System treten Fehler nur in etwa 4% der Fälle auf.

Problem beim Isofix-System:

Isofix-Kindersitze können bislang nur fahrzeugspezifisch zugelassen werden, da Isofix bislang noch nicht Bestandteil der europäischen ECE-Prüfnorm ist.

Die fahrzeugspezifische Zulassung von Kindersitzen ist wenig praxisnah, da Kindersitze häufig in andere Fahrzeuge eingebaut werden (z.B. Zweitwagen).



(Kindersitz mit Isofix-Befestigungssystem, Gestänge ist zu Demonstrationszwecken herausgeklappt)

9. Fazit

Aus der Ausarbeitung wird deutlich, dass die Polizei nur einen Beitrag zur Verkehrserziehung von Kindern leisten kann. Die Hauptverantwortlichkeit liegt bei den Eltern.

Speziell bei dem Thema „Kinder als Mitfahrer“ ist die Vorbildfunktion der Eltern ausschlaggebend.

Bislang hat sich die Polizei im Bereich Kindersicherung hauptsächlich an die Eltern gewandt. Die Aktion „Gordan das Gürteltier“ richtet sich jetzt direkt an die Kinder. Erste Ergebnisse zeigen, dass „Gordan“ sehr gut von den Kindern angenommen wird.

Auch in Zeiten knapper finanzieller Mittel widmet sich die Polizei NRW den jüngsten Verkehrsteilnehmern, denn die Grundlagen für eine sichere und regelkonforme Teilnahme am Straßenverkehr werden schon im Elementarbereich gelegt.

Durch die technische Weiterentwicklung von Kindersitzen (z.B. Isofix) werden Fehlbedienungen vermieden. Somit wird zur Sicherheit der Kinder beigetragen.

Die Verkehrsunfallstatistik NRW weist 2006 einen deutlichen Rückgang bei der Beteiligung von Kindern auf.

Die polizeiliche Präventionsarbeit hat hierzu sicherlich einen großen Beitrag geleistet. Die Wirksamkeit der Präventionsarbeit lässt sich aber kaum in Zahlen ausdrücken.

Ich möchte mich abschließend noch beim Verkehrsicherheitsberater PK Müller von der Kreispolizeibehörde Mettmann bedanken, der mir nach der Informationsveranstaltung im Kindergarten Rede und Antwort gestanden hat.

10. Literaturverzeichnis

1. Verkehrsmanagement der Polizei, Gerhard Stiebing, 2004
2. Verkehrssicherheit in NRW, Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004, herausgegeben durch das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW
3. Handbuch Verkehrsunfallprävention, Innenministerium NRW, 2006 (liegt bislang nur als Arbeitsentwurf vor)
4. Kinder im Straßenverkehr, Bourauel / Limbourg, 1996
5. Internet:

www.im.nrw.de
(Innenministerium NRW)

www.polizei.nrw.de

www.mbv.nrw.de
(Ministerium für Bauen und Verkehr NRW)

www.bast.de
(Bundesanstalt für Straßenwesen)

www.uni-essen.de/traffic_education/

(Internetmaterial: Stand: 15. Februar 2007)

11. Erklärung

„Hiermit versichere ich, dass die Seminararbeit von mir selbständig verfasst wurde und ich keine als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

Duisburg, im Februar 2007

Thomas Picker