

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg



Verkehrsunfallprävention der Polizei im Primarbereich

Kinder als Radfahrer

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

vorgelegt von
Jörg Sievers, PHM / KB, P 06/01

Duisburg im März 2008

Inhaltsverzeichnis:	Seite
Einleitung	2
1. Untersuchung der Radfahrunfälle bei Kindern	
1.2 Radfahrer als Risikogruppe	3
1.3 Alterseinteilung der Kinder bis 15 Jahren	4
1.4 Verkehrsunfallbeteiligung von 10 bis 14-jährigen Kindern	5
1.5 Radfahrer unter 15 Jahren als Unfallverursacher	5
2. Entwicklungspsychologische Voraussetzung zur Verkehrsteilnahme	6
2.1 Aufmerksamkeit/ Konzentrationsfähigkeit	6
2.2 Wahrnehmung	7
2.2.1 visuelle Wahrnehmung	7
2.2.2 Links-Rechts-Wahrnehmung	8
2.2.3 Peripheriewahrnehmung	8
2.2.4 Auditive Wahrnehmung	8
2.3 Kognitive Wahrnehmung	8
2.4 Motorik	9
2.5 Interesse und Spiel	10
2.6 Gefahren und Sicherheitsbewusstsein	11
3. Verkehrsunfallprävention bei Primarschülern als Radfahrer durch die Verkehrssicherheitsberater des PP Duisburg	12
3.1 Radfahrtraining	12
3.2 Radfahrprüfung	18
4. Resümee	21
5. Literaturliste	22
6. Schlusserklärung	23

Einleitung:

Alle 62 Minuten verunglückte ein Kind im Straßenverkehr¹ auf den Straßen Nordrhein Westfalens. Dies bedeutet das mehr als 8000 Kinder verunglückten und sogar über 20 getötet wurden. Hinter diesen statistischen Zahlen stehen schwere und teilweise erschütternde Schicksale. Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sind daher im Straßenverkehr besonders gefährdet. Sie sind den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs häufig nicht gewachsen. Entwicklungsbedingt fehlende Fähigkeiten und mangelnde Erfahrungen führen zu ihrer besonderen Gefährdung. Viele Kraftfahrer stellen sich zudem nicht genug auf das Verhalten von Kindern – das sich von dem der Erwachsenen unterscheidet – ein.

Genau deshalb tragen wir eine große Verantwortung den Kindern gegenüber und müssen die Kinder so gut wie möglich schützen.



Kinderwege im Verkehr sind weit mehr als nur das Zurücklegen von Strecken im Raum. Sie sind Erlebnis-, Erfahrungs-, Lern- und Sozialisationswege.²

Diese Aussage von Herrn Jürgen Zinnecker aus dem Jahre 1997 macht deutlich, wie wichtig der Verkehrsraum für Kinder und Jugendliche ist, wie wichtig es ist, ihnen verkehrsgerechtes Verhalten zu vermitteln.



Diese Problematik soll in dieser Seminararbeit angesprochen werden und die praktische Arbeit der Polizei bei der Verkehrsunfallprävention beleuchten.



¹ www.polizei.nrw.de/verkehrsunfallstatistik2006

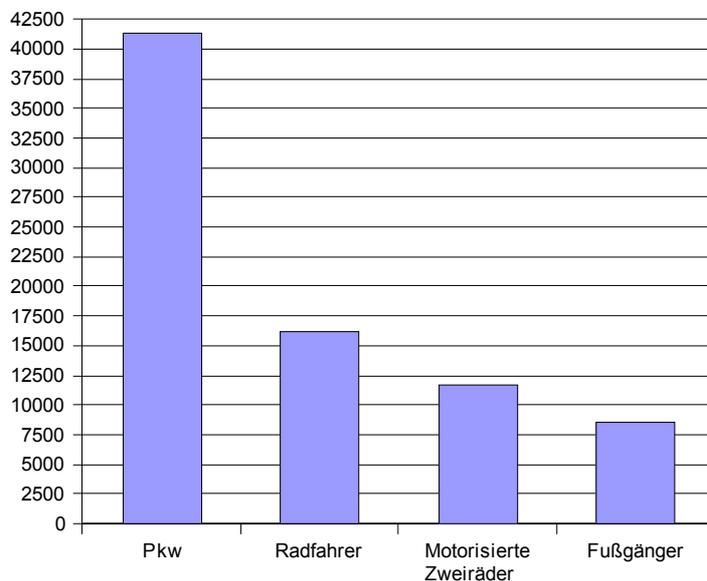
² Zinnecker 1997

1 Untersuchung der Radfahrurfälle bei Kindern

1.1 Radfahrer als Risikogruppe

Die Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2006 zeigt auf, dass auf den Straßen Nordrhein Westfalens 16.142 Menschen als Radfahrer Beteiligte eines Verkehrsunfalls waren, bei dem sie gleichzeitig verletzt wurden³.

Somit haben Radfahrer einen besonders hohen Stellenwert in der Unfallstatistik, sie folgen den verletzten Pkw-Insassen (41.285) auf Platz zwei, noch vor den motorisierten Zweiradfahrern (11.745) und den Fußgängern (4.535).

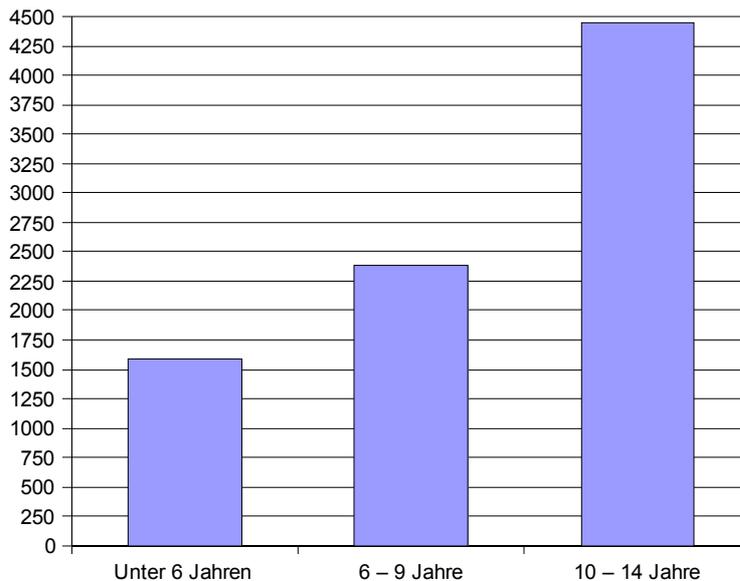


Auswertend lässt sich feststellen, dass Radfahrer im Straßenverkehr deutlich gefährdeter sind als andere Verkehrsteilnehmer (gemessen an der Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung).

³ www.polizei.nrw.de/verkehrsunfallstatistik2006

1.2 Alterseinteilung der Kinder bis 15 Jahren

Die Unfallstatistik unterscheidet drei Altersbereiche der verunglückten Kinder im Straßenverkehr. Als Erstes werden die Kinder unter sechs Jahren erfasst, dann die zwischen sechs und neun Jahren und schließlich die Kinder zwischen zehn und vierzehn Jahren.



Mit zunehmendem Alter steigt die Anzahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr deutlich an.

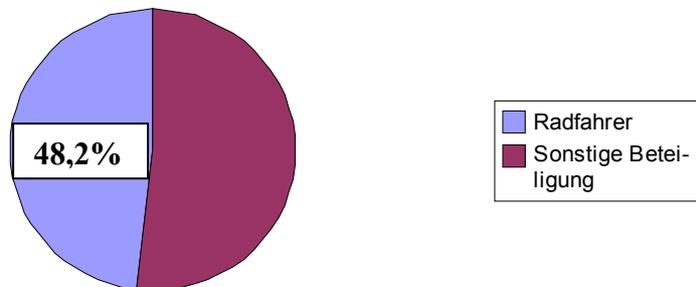
Im Jahre 2006 waren es in Nordrhein Westfalen für den Bereich:

- 0 bis 6 Jahren 1.588 verletzte und 5 getötete Kinder
- 6 bis 9 Jahren 2.382 verletzte und 6 getötete Kinder
- 10 bis 14 Jahren 4.452 verletzte und 13 getötete Kinder

Erfasst wurden bei dieser Statistik allerdings jegliche Verkehrsteilnahmen, das heißt der Mitfahrer, der Fußgänger und auch der Radfahrer.

Die Statistik zeigt auf, dass besonders die Gruppe der zehn bis vierzehnjährigen Kinder im Straßenverkehr gefährdet ist und übermäßig oft bei Verkehrsunfällen zu Schaden kommt. Ein Grund dürfte die gesteigerte eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr und die Art der Verkehrsteilnahme sein.

1.3 Verkehrsunfallbeteiligung von 10 bis 14-jährigen Kindern

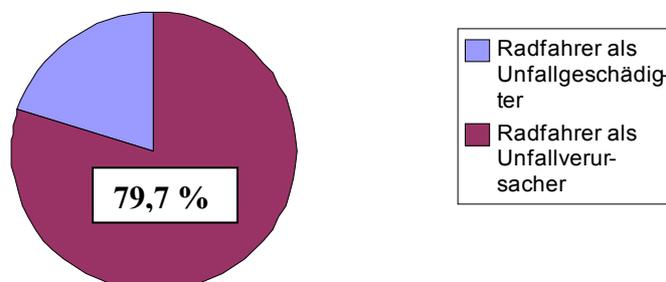


Allerdings verunglückten fast 50 % der Kinder zwischen zehn und vierzehn Jahren mit dem Fahrrad. Als absolute Zahl bedeutet dies, dass im Jahre 2006, 2.145 mit dem Fahrrad im Straßenverkehr verunglückten.

Viele Kinder bewegen sich in diesem Alter zunehmend alleine mit dem Fahrrad im Straßenverkehr, sei es beim Spielen oder um den Weg zur weiterführenden Schule zurückzulegen. Sie sind folglich wesentlich aktiver und selbstständiger im öffentlichen Straßenverkehr unterwegs als im Grundschul- oder Kindergartenalter. Daraus folgt ein Risiko- und Gefahrenanstieg. Es ist deutlich erkennbar, dass gerade das Fahrrad, welches das meist verbreitete Fortbewegungsmittel in dieser Altersstufe ist, Gefahren mit sich bringt.

1.4 Radfahrer unter 15 Jahren als Unfallverursacher

Im Alter von bis zu fünfzehn Jahren verunglückten insgesamt 2.899 Kinder als aktive Radfahrer. 2.309 von diesen Unfällen wurden durch die Kinder verursacht. Das heißt, bei vier von fünf Unfällen sind die Kinder auch Unfallverursacher.



Diese Statistiken werfen die Frage auf, ob Kinder in diesem Alter bereits genügend auf den Straßenverkehr vorbereitet wurden und ob die entwicklungspsychologischen Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme bereits gegeben sind.

2. Entwicklungspsychologische Voraussetzung zur Verkehrsteilnahme

Um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können, benötigt man eine Reihe von Fähigkeiten, die erst im Laufe der kindlichen Entwicklung ausgebildet werden. Viele erwachsene Verkehrsteilnehmer sind sich der entwicklungsbedingten Defizite nicht bewusst, so dass sie nicht mit dem plötzlichen Verhalten rechnen. Das Wissen über die kindliche Entwicklung könnte einen Beitrag dazu leisten, dass sich Erwachsene besser auf kindliches Verhalten einstellen können.

2.1 Aufmerksamkeit/ Konzentration

Für die Bewältigung des Straßenverkehrs ist es wichtig, aufmerksam und konzentriert zu sein. Die häufigste Unfallursache im Kindesalter ist das Abgelenkt sein durch bestimmte Reize, zum Beispiel Spielkameraden, Hunde, Eismann etc.

Im Alter von ca. zwei Jahren wird die Aufmerksamkeit nur auf neugierigerregende Reize aus der Umwelt gelenkt.

Im Alter von fünf bis sieben Jahren lassen sich Kinder zwar noch stark von Reizen ablenken, aber es werden auch schon teilweise systematische Strategien der Aufmerksamkeit eingesetzt.

Eine große Verbesserung tritt im Alter von sieben bis dreizehn Jahren auf, jedoch sind sie noch nicht in der Lage, sich vollständig auf den Straßenverkehr zu konzentrieren und sich durch nichts ablenken zu lassen.

Erst im Alter von dreizehn oder vierzehn Jahren scheint die Aufmerksamkeits-/ Konzentrationsfähigkeit dann voll ausgebildet zu sein.⁴

⁴ Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

2.2 Wahrnehmung

Die Wahrnehmung ist für die Bewältigung des Straßenverkehrs besonders wichtig, weil wir durch sie Informationen aus der Umwelt aufnehmen und verarbeiten können. Die Wahrnehmung ändert sich ständig und entwickelt sich durch Erfahrungen und Lernprozesse. Obwohl beim älteren Kind die anatomischen und physiologischen Voraussetzungen gegeben sind, ist die Wahrnehmungsfähigkeit noch nicht vollkommen.

2.2.1 Visuelle Wahrnehmungsfähigkeit

Aus dem Reizstrom, der auf die Rezeptoren der Netzhaut wirkt, werden bestimmte Anteile herausgefiltert und zu Qualitäten der Wahrnehmung verarbeitet.

Die Wahrnehmungskategorien werden zu unterschiedlichen Zeiten ausgebildet:

Das Unterscheiden von Helligkeiten und Farben ist bis zum fünften Lebensjahr entwickelt, die Wahrnehmung von Formen ist selbst im Alter von sechs bis zwölf Jahren noch nicht vollkommen. Das bezieht sich auf komplexe Muster und graphische Zeichen. Ferner stellt der kindliche Egozentrismus eine Gefahr für die Bewältigung des Straßenverkehrs dar. Bis zum Alter von sieben bis neun Jahren können sie sich nicht in die Perspektive der anderen Verkehrsteilnehmer – besonders der Autofahrer – hineinversetzen. So sind sie der Meinung, dass Autofahrer sie immer sehen können, weil sie auch die Autos sehen können. Bei Dunkelheit sehen die Kinder die Scheinwerfer der Autos und denken, dass sie auch von dem Autofahrer gesehen werden.

Dies wird durch die Spielzeugindustrie unterstützt, indem Fahrzeuge personifiziert werden, z. B. Fahrzeuge von Bob der Baumeister haben Gesichter und können sprechen.



Die Wahrnehmung der Tiefenschärfe (Entfernungsschätzen) ist erst im Alter von neun Jahren vollständig entwickelt.

Die Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung dauert länger als die der Tiefenschärfe. Kinder im Alter von drei bis vier Jahren können nicht

einmal ein stehendes von einem fahrenden Fahrzeug unterscheiden⁵. Aber auch im Alter von acht oder neun Jahren können die Kinder die Geschwindigkeit noch nicht zuverlässig einschätzen. Wenn sie die zu beurteilenden Fahrzeugmodelle kennen, wird die Schätzung besser, jedoch orientieren sie sich nicht an der gefahrenen Geschwindigkeit, sondern an den Fahrzeugmodellen.⁶

2.2.2 Links-Rechts-Wahrnehmung

Viele Kinder wissen zwar, dass sie vor der Straßenüberquerung nach links und rechts schauen müssen, können aber die Richtungen nicht genau benennen. Ab dem siebten Lebensjahr ist eine recht gute Links-Rechts-Unterscheidung bei dreiviertel der Kinder möglich⁷. Das restliche Viertel ist noch nicht in der Lage, die Richtung zuverlässig zu bestimmen.

2.2.3 Peripheriewahrnehmung

Reize an der Peripherie des Gesichtsfeldes nehmen Kinder später wahr als Erwachsene. Für den Straßenverkehr bedeutet dies, dass Kinder auch von der Seite kommende Fahrzeuge (Autos, Motorräder, Fahrräder etc.) später wahrnehmen.

2.2.4 Auditive Wahrnehmungsfähigkeit

Im Alter von 3 – 4 Jahren ist die Hörfähigkeit noch um 7 – 12 Dezibel (dB) geringer als bei einem normalhörenden Erwachsenen, mit 6 Jahren ist sie dann voll ausgeprägt. Den Kindern bereitet die Lokalisation von Geräuschquellen auch noch Schwierigkeiten, wenn sie sich nicht von vorne oder hinten und in einem größeren Winkel als 30 Grad nähern.⁸

Aufgrund ihrer hohen Ablenkung durch neugierweckende Reize „überhören“ sie Geräusche im Straßenverkehr. Erst ab dem 8. Lebensjahr benutzen sie ihr Gehör im Straßenverkehr.

⁵ Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

⁶ Basner und de Mareés; Fahrrad und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern

⁷ Calborne in Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

⁸ Pieper 1990 in Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

2.3 Kognitive Entwicklung

1. sensomotorische Stufe (null bis zwei Jahre)

Koordination von Wahrnehmungen und Bewegungen. Die Basis für künftige Denkprozesse wird entwickelt. Es kann jedoch noch nicht von echten „Denken“ gesprochen werden.

2. voroperationale Stufe (zwei bis sechs Jahre)

Das Denken ist stark durch den Egozentrismus geprägt und das Kind ist noch stark an Reize gebunden, die es kontrolliert. Die Kinder sind kaum in der Lage, ihre Aufmerksamkeit zu teilen. Für den Straßenverkehr bedeutet dies, dass sich die Kinder leicht ablenken lassen. Ferner können sie sich aufgrund ihres egozentrischen Denkens nicht in die Verkehrsteilnehmer hineinversetzen.

3. konkret-operationale Stufe (sechs bis zwölf Jahre)

Im Alter von sechs bis zwölf Jahren löst sich das Kind langsam vom egozentrischen Denken. Es kann sich bedingt in andere Personen reinversetzen, jedoch ist das Kind an Anschauungen gebunden. Mit abstrakten Begriffen oder Übertragungen auf andere Situationen haben sie noch Probleme. Für den Straßenverkehr bedeutet dies, dass sie im realen Verkehr, aber auch in dem Bereich indem sie sich aufhalten, üben müssen, um sich verkehrssicher zu verhalten.

4. formal-operationale Stufe (ab zwölf Jahre)

Ab zwölf Jahren ist die kognitive Entwicklung abgeschlossen. Die Kinder können logisch denken, sind nicht mehr an Anschauungen gebunden und können mit abstrakten Begriffen umgehen.

Im Straßenverkehr können sie Gefahren einschätzen und sie sind in der Lage, die komplexen Regeln auf bekannte und unbekannte Umgebungen anzuwenden.⁹

2.4 Motorik

Motorik ist die Gesamtheit der Funktionen der menschlichen Bewegung, man unterscheidet zwischen Grobmotorik und der Feinmotorik. Bewegungen, die durch die Aktivität größerer Muskeln oder Muskelgruppen erzeugt werden, nennt man Grobmotorik.

Die Feinmotorik wird durch kleinere Muskeln oder Muskelgruppen erzeugt.

⁹ Piaget vgl. zu Dörner in Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

In den ersten anderthalb Jahren entwickelt sich die Fähigkeit, sich willkürlich und kontrolliert zu bewegen. Die Kontrolle der Körperhaltung, die Fortbewegung und das Greifen werden entwickelt.

Im Vorschulalter werden diese Fertigkeiten noch weiter ausgebildet, aber auch noch neue Fähigkeiten dazugelernt. Innerhalb dieser Altersgruppe zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg der motorischen Gesamtleistung: Rennen, Hüpfen, Springen, An- und Ausziehen, Fangen von Gegenständen etc.

Kinder brauchen genügend Bewegung, um die Motorik entwickeln zu können, jedoch gibt es gerade bei Stadtkindern große Defizite. (Viele Kinder können nicht mehr rückwärts gehen oder balancieren. Dies führt zu einer erhöhten Unfallgefährdung!)

Ihr Bewegungsdrang ist entwicklungspsychologisch bedingt und kann nur schwer unterdrückt werden. Die Kinder rennen, hüpfen etc. im Straßenverkehr und sind daher besonders gefährdet, weil sie eine begonnene Handlung nur schwer stoppen können.

In der Altersgruppe der 6 – 12-jährigen zeigt sich ein Anstieg der motorischen Lernfähigkeit, jedoch zeigen sich hier Geschlechtsunterschiede.

Jungen sind wesentlich besser in Bereichen, in denen die Motorik durch Kraft zustande kommt, Mädchen dagegen zeigen stärkere Leistungen in Bereichen, die auf Rhythmus oder auf Bewegungsgenauigkeit zurückzuführen sind.

Die Entwicklung der Motorik im Jugendalter wird auch durch die Pubertät beeinflusst. Der Einfluss der körperlichen Veränderungen ist bei Jungen wesentlich ausgeprägter als bei Mädchen: Während bei den Jungen ein rapider Anstieg der motorischen Leistungen festzustellen ist, zeigt sich bei Mädchen kaum ein Anstieg oder er kommt sogar zu Stillstand.¹⁰

2.5 Interesse und Spiel

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich nachmittags beim Spielen, sie hängen also mit der Freizeitaktivität der Kinder zusammen. Jungen nennen in allen Altersstufen „Fußball spielen“ an erster Stelle. Da es in vielen Wohngebieten keine Spielmöglichkeiten gibt, müssen sie auf der Straße spielen. Die liebsten Freizeitaktivitäten der Mädchen finden nicht im Straßenverkehr statt (Reiten, Schwimmen, Lesen, etc.).

1. sinnliches Interesse (ein bis zwei Jahre)

¹⁰ Basner und de Mareés; Fahrrad und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern

Lebhafte Eindrücke, wahrgenommen durch Sehen und Hören, fesseln das Interesse des Kindes

2. subjektives Interesse (drei bis sieben Jahre)

Das Kind interessiert sich nun selbst für die Dinge und inwieweit sie ihm ermöglichen, Selbstständigkeit zu erlangen: ein Stuhl dient zum Beispiel auch dazu, auf ihm herumspringen. Die Phantasie spielt nun eine große Rolle, denn Gegenstände können nun im Spiel zu Tieren, Monstern oder ähnlichem werden. Die Kinder vermischen Phantasie und Realität (das Fahrrad wird zum wild galoppierenden Pferd), was zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen kann.

3. objektives Interesse (sieben bis zehn Jahre)

Die Phantasiespiele gehen deutlich zurück, stattdessen stehen soziale Tätigkeiten im Vordergrund: Radfahren in der Gruppe; Fußballspielen etc.- meistens spielen sich diese Tätigkeiten im Freien/ Straßenverkehr ab.

4. stetes Interesse (elf bis fünfzehn Jahre)

Die Kinder entwickeln objektives Interesse für Dinge, wie zum Beispiel Reiten und erlangen Fachkenntnisse und Kompetenz.

5. logisches Interesse (ab dem fünfzehnten Lebensjahr)

Die Reflexion steht nun vor der Empirie, das Interesse gilt nun auch dem Ideellen (Wissenschaft, Religion, etc.).¹¹

2.6 Gefahren und Sicherheitsbewusstsein

Die erste Stufe, die mit ca. sechs Jahren beginnt, nennt man „akutes Gefahrenbewusstsein“. Die Kinder lernen, gefährliche Situationen zu erkennen, d.h. sie lernen zu erkennen, ob sie sich in Sicherheit oder in Gefahr befinden.

Das „vorausschauende Gefahrenbewusstsein“ bildet die zweite Stufe und beginnt ca. mit acht Jahren. Die Kinder lernen vorzusehen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten können.

Ab ca. neun Jahren bildet sich die dritte Stufe, die des „Präventionsbewusstsein“. Die Kinder lernen, vorbeugende Verhaltensweisen zu entwickeln und anzuwenden, um nicht in Gefahr zu geraten.¹²

¹¹ Todt, E, Entwicklung des Interesses

¹² Limbourg; Kinder im Straßenverkehr

3. Verkehrsunfallprävention bei Primarschülern als Radfahrer durch die Verkehrssicherheitsberater des Polizeipräsidiums Duisburg

3.1 Radfahrtraining

Am 12.02.2008 führte ich ein Interview mit Herrn POK Thomas Schneider der Direktion V, des PP Duisburg, Verkehrssicherheitsberater zu dem Thema: „Praktische Umsetzung der Radfahrausbildung und Radfahrprüfung durch die Verkehrssicherheitsberater der Polizei Duisburg.“

Thomas Schneider schilderte mir, dass ihm als Verkehrssicherheitsberater des Polizeipräsidiums Duisburg in den vierten Klassen der Grundschulen jeweils zwei Schulstunden (à 45 Minuten) pro Halbjahr für die Verkehrssicherheitsausbildung zur Verfügung stehen. Natürlich reichen diese 180 Minuten in der vierten Klasse für eine vollkommene Ausbildung, um sicher mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs zu sein, nicht aus.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Eltern vorher intensiv mit ihren Kindern im Straßenverkehr trainieren und Verkehrssituationen üben. Ebenfalls müssen die Lehrer im Vorfeld bereits eine gewisse Vorarbeit leisten. Hierzu sind sie durch den Lehrplan des Landes NRW¹³ verpflichtet. In den Klassen drei und vier sollen neben diesen motorischen Vorübungen auch Verkehrsregeln und Verkehrsvorschriften vermittelt werden.

Einige Schulen bauen das Thema „verkehrssicheres Radfahren“ mit in den Regelunterricht ein. So werden beispielsweise die motorischen Vorübungen im Sportunterricht absolviert. Die Technik des Fahrrades und deren vorschriftsmäßiger Ausstattung werden im Sachkundeunterricht vertieft. Im Deutschunterricht wird beispielsweise ein Diktat über das verkehrssichere Fahrrad geschrieben.

Die Polizeiarbeit beginnt in der 4. Klasse mit der Radfahrausbildung. Allerdings ist die Polizei hierbei weiterhin nur „Gast“, d. h. es ist keine polizeiliche, sondern weiterhin eine schulische Veranstaltung. Somit besteht auch weiterhin ein Versicherungsschutz für die Kinder nach der GUV (gesetzlicher Unfallversicherungsschutz).

¹³ www.schulministerium.nrw.de

Die Verkehrssicherheitsberater steigen in der vierten Klasse mit einer Theorie wiederholung ein. Hierbei soll in etwa 15 Minuten das Wissen zu den Themenbereichen Rechtsabbiegen, Linksabbiegen, Vorfahrt und verkehrssicheres Fahrrad wiederholt und vertieft werden.

Die Kinder sollten wissen, wie die Vorfahrt zu regeln ist (durch Verkehrsregeln „rechts vor links“; durch Verkehrszeichen; durch eine Lichtzeichensignalanlage oder durch einen Polizeibeamten).

Im Anschluss an den Theorieblock findet eine Fahrradkontrolle auf dem Schulhof statt. Hierbei werden die Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit und Tüchtigkeit überprüft.

Nicht verkehrssichere Fahrräder dürfen nicht an der Radfahrausbildung teilnehmen. Nach Aussage des Kollegen Thomas Schneider sind die meisten Mängel im Zusammenhang mit der Beleuchtung oder den Bremsen festzustellen. Oftmals haben die Fahrräder nur eine ansteckbare, batteriebetriebene Beleuchtungseinrichtung und nicht gem. §67 StVZO¹⁴ eine eigenständige Stromversorgung. Ebenso befinden sich nicht betriebsbereite Beleuchtungseinrichtungen oder sogar Bremsen an den Fahrrädern. Dieses ist äußerst erschreckend, da die Radfahrausbildung angekündigt ist, und sich die Kinder und Eltern darauf einstellen können, dass die Kinder mit einem verkehrssicheren Fahrrad zur Schule kommen müssen.

Ebenfalls wird bei dieser Kontrolle auf dem Schulhof auf den Fahrradhelm geachtet. Es gibt zwar keine gesetzliche Helmpflicht, allerdings gibt es solche Vorgaben an einigen Schulen. Herr Schneider berichtete davon, dass vereinzelte Schulleiter auf einen Fahrradhelm bei der praktischen Radfahrausbildung bestehen. Hierbei lässt sich allerdings feststellen, dass bei einigen Kindern der Helm gar nicht passt, vermutlich losgelöst von der Radfahrausbildung gar nicht getragen wird. Bei Kindern, die den Helm regelmäßig tragen, passt dieser und die Bedienung des Helms ist den Kindern auch geläufig. Bei den zuvor angesprochenen Kindern (wobei es sich inzwischen hierbei um die kleinere Anzahl handelt) ist der Helm falsch eingestellt und stellt somit noch einen weiteren Gefahrenpunkt dar. Bei einem Verkehrsunfall könnte der Helm entweder vom Kopf rutschen und der Kopf wäre völlig ungeschützt oder er kann nach hinten rutschen und dann mit dem Kinnriemen auf die Atemwege drücken. Diese Kinder wissen

¹⁴ Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern

oftmals gar nicht, wie sie den Helm einstellen müssen, noch können sie ihn selbstständig öffnen.

Bei der praktischen Radfahrausbildung ist jeder Verkehrssicherheitsberater aber auch auf die Hilfe und Unterstützung von Lehrern und Eltern angewiesen. Der erste Kontakt zu den Eltern wird in der dritten Klasse bei einem Elternabend hergestellt. Hier wird den Eltern verdeutlicht, wie wichtig es ist, dass die Eltern aktiv an der Verkehrserziehung ihrer Kinder mitwirken. Es wird schon hier versucht, Eltern für die praktische Radfahrausbildung in Klasse vier zu gewinnen, damit diese die Ausbildung aktiv unterstützen. Auf diesem Elternabend werden aber auch Themen, wie den richtigen Fahrradkauf oder das Thema „Helmkauf“ thematisiert. Oftmals sind dieses Punkte, mit denen sich Eltern vor der bevorstehenden Kommunion beschäftigen.

Die Radfahrausbildung findet im reellen Straßenverkehr statt und nicht mehr im Schonraum Schulhof.



Die Kinder tragen zum besseren Erkennen während der Radfahrausbildung Sicht-/ bzw.

Warnwesten, die im Bestand der Schulen sind.



Die Radfahrausbildung erfolgt in einer sogenannten Endlosschleife, wobei gerade dem Linksabbiegen eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Beim Linksabbiegen müssen die Kinder die sogenannten acht Punkte zum verkehrsgerechten Abbiegen beachten.

1. Schulterblick
2. Handzeichen geben
3. zur Fahrbahnmitte einordnen
4. Vorfahrtregelung beachten

5. Gegenverkehr beachten
6. erneuter Schulterblick
7. im großen Bogen abbiegen
8. auf Fußgänger achten

Das alleinige Wissen dieser acht Punkte sagt aber noch nichts über das tatsächliche Verhalten im Straßenverkehr aus. Kinder, die diese acht Punkte kennen, verhalten sich nicht zwangsläufig dementsprechend. Hier ist es wichtig, Theorie und Praxis zu verbinden und das theoretische Wissen letztendlich auch dementsprechend umzusetzen. Kinder können dies nur im Verkehrsraum erlernen. Insbesondere Eltern können ihre Kinder bei dieser Ausbildung unterstützen. Voraussetzung ist, dass die Eltern dieses Verhaltensmuster kennen und auch vorleben. Die Kinder sollen ihren Eltern, sofern diese das Verhaltensmuster der acht Punkte nicht kennen, im Anschluss an die Unterrichtsstunde diese acht Punkte erklären und es dann gemeinsam üben.

Vorteilhaft ist es natürlich, wenn die Eltern die Radfahrausbildung aktiv miterleben können, so haben sie die Möglichkeit besonders auf die Fehler zu achten und werden quasi zu Multiplikatoren ausgebildet.

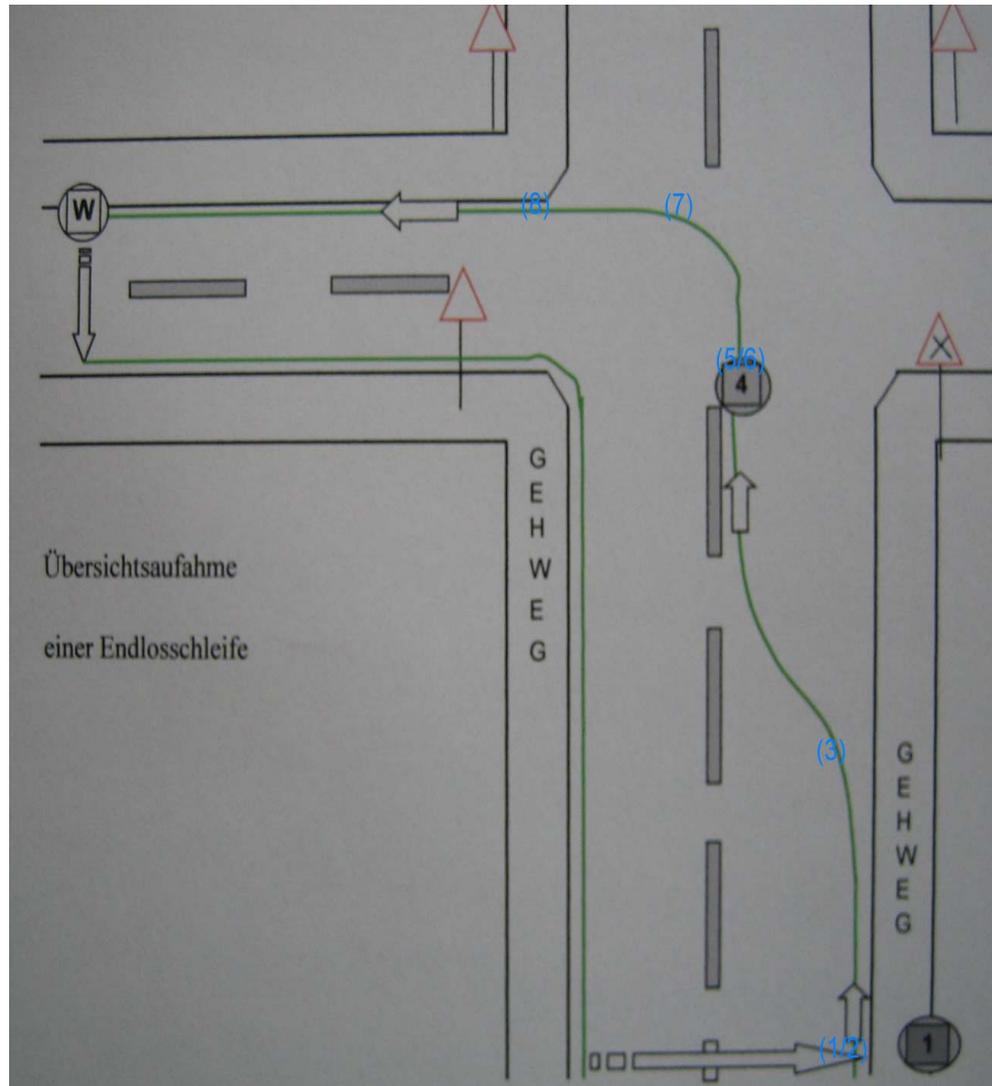
In der Regel steht der/ die Lehrer/ -in bei den Kindern am Startpunkt und schickt diese los in Richtung des Verkehrssicherheitsberaters, der unmittelbar vor dem Kreuzungspunkt auf der Straße steht.

So müssen die Kinder bis zum Erreichen des Verkehrssicherheitsberaters die ersten vier Punkte des Linksabbiegens abgearbeitet haben.

1. Der Schulterblick ist der erste der acht Punkte des Linksabbiegens, den die Schüler beachten müssen. Zum leichteren Umschauen ist es möglich, den linken Arm vom Lenkrad zu lösen, so muss der Kopf nicht gegen die Schulter arbeiten. Vorausgesetzt, die Kinder sind in der Lage, das Fahrrad weiter sicher geradeaus zu führen
2. Das **Handzeichen** zum Abbiegen wird gegeben. Die Kinder sollen möglichst in der Lage sein, mit einer Hand am Lenkrad sicher vorwärts zu fahren.

3. Es folgt das richtige **Einordnen**. Die Kinder sollen mit einer Hand am Lenkrad an die Kreuzung heranzufahren.

Kurz vor dem Kreuzungspunkt steht der Verkehrssicherheitsberater auf der Straße.



4. Hier müssen die Kinder die gelernte **Vorfahrtsregelung** beachten und in der Regel anhalten. Das Anhalten selber sollte mit beiden Händen am Lenkrad erfolgen. Sobald das Kind dann wieder einen sicheren Stand hat sollte der linke Arm als Abbiegezeichen ausgestreckt werden.

Hier im Kreuzungsbereich müssen die Kinder viele verschiedene Gefahrenstellen überblicken. Deshalb wird zu Ausbildungszwecken oft der Helm des Kindes angefasst und von rechts nach links bewegt. So können die Kinder die Gefahrensituationen Vorfahrt (Punkt vier), Gegenverkehr (Punkt fünf), Querverkehr (Punkt sieben) und Fußgänger(Punkt acht) überblicken.

5. Die Kinder müssen erkennen, dass dem **Gegenverkehr** der Vorrang eingeräumt werden muss, sie dürfen erst, nachdem der Gegenverkehr an ihnen vorbeigefahren ist, zum Abbiegen ansetzen. Solange die Kinder noch weiter fest stehen, sollte der linke Arm, als Abbiegezeichen, ausgestreckt bleiben.
6. Hier erfolgt der erneute **Schulterblick**, die Kinder müssen sich davon überzeugen, dass kein sich von hinten näherndes Fahrzeug links an ihnen vorbeifahren möchte. Aus Gründen der Vereinfachung kann der linke Arm dann wieder lang am Körper hängen.
7. Die Kinder sollen nun im **großen Bogen** abbiegen. Beim Anfahren, sowie beim Abbiegen sollen beide Hände an den Lenker des Fahrrades genommen werden. Die Kinder müssen begreifen, dass es wichtig ist, in einem großen Bogen abzubiegen, da sie ansonsten mit dem Querverkehr kollidieren könnten.
8. Hier könnten **Fußgänger** die Straße überqueren. Die Kinder müssen darauf achten, dass sie die Fußgänger rechtzeitig wahrnehmen, damit sie weder die Fußgänger noch sich selbst gefährden. Bei zu spätem Erkennen der Fußgänger müssten sie entweder im Gegenverkehr stehen bleiben oder in einem zu kleinen Bogen abbiegen und kämen somit in den Querverkehr.

Nach einigen Metern sollen die Kinder am rechten Straßenrand anhalten und absteigen (in der Skizze der Endlosschleife als Punkt „W“ gekennzeichnet), sie schieben ihre Fahrräder auf die gegenüberliegende Straßenseite und fahren in Richtung Startpunkt zurück (Aus Sicherheitsgründen sollte - sofern vorhanden - ein Elternteil an dieser Stelle stehen). Auf dem Rückweg wird darauf geachtet, ob Kinder auch beim nun folgenden Rechtsabbiegen in der Lage sind, ihr erlerntes Wissen sachgerecht umzusetzen. In Höhe des Lehrpersonals halten die Kinder wiederum am rechten Fahrbahnrand an und schieben ihr Fahrrad über die Fahrbahn zurück zum Startpunkt. Aus Übungszwecken können die Kinder nun wieder vom Startpunkt aus

losfahren und die Strecke erneut üben.

Zum leichteren Anfahren am Startpunkt oder auch aus dem Verkehr wird den Kindern das Anfahren mit einer positiven Pedalstellung erklärt. (Pedalstellung zwischen 1 und 3 Uhr).

Beim Schulterblick kann der linke Arm wiederum vom Lenker genommen werden und an der linken Körperseite hängen gelassen werden. Nach dem Schulterblick wird ein deutliches Handzeichen gegeben. Anschließend wird die Hand zurück



zum Lenkrad geführt und es wird, mit beiden Händen am Lenkrad, angefahren. Falls noch weitere Eltern an der Radausbildung teilnehmen und die Lehrer bzw. die Polizei hierbei unterstützen, können diese auf verschiedenste Art und Weise eingesetzt werden. Es kann zum Beispiel eine zweite Kreuzung einbezogen werden, die durch das Lehrpersonal betreut wird oder es können Eltern darauf achten, dass sich keine Kinder verfahren. Oft ist es sinnvoll, wenn Eltern zwischendurch vereinzelt Kinder anhalten, falls diese dem vorausfahrenden Kind zu dicht kommen. So wird ein Trainingsstau im Kreuzungsbereich verhindert.

3.2 Radfahrprüfung

Um an der hier beschriebenen praktischen Radfahrprüfung teilnehmen zu können, ist es notwendig, dass die Schüler ebenfalls über das notwendige theoretische Wissen verfügen. Dieses Wissen wird im Vorfeld der praktischen Radfahrprüfung durch den Lehrer mittels Fragebogen überprüft. Dieses stellt eine theoretische Prüfung, vergleichbar der einer Führerscheinprüfung dar. Ohne bestandene theoretische Radfahrprüfung werden die Schüler nicht zur praktischen zugelassen.

Die Radfahrprüfung ist ebenfalls eine schulische Veranstaltung. Hierfür stehen den Verkehrssicherheitsberatern weitere 2 Schulstunden pro Schule zur Verfügung.

Diese Radfahrprüfung wird durch den Lehrplan NRW vorgeschrieben und im Abschlusszeugnis der 4. Klasse vermerkt.

„Radfahrprüfung bestanden oder nicht bestanden“

Um die Radfahrprüfung zu bestehen bietet es sich an, im Vorfeld der Prüfung die festgelegte Fahrtstrecke zu üben. Dieses wird in den einzelnen Schulen ganz unterschiedlich gehandhabt. Aber auch den Eltern wird vermittelt, dass diese sich aktiv am Gelingen der Radfahrprüfung beteiligen sollen. Aus diesem Grund sollen sie die bekannte Wegstrecke gemeinsam mit ihren Kindern üben und abfahren.

Die Radfahrprüfungen werden in der Regel im Mai abgenommen. Zwei Verkehrssicherheitsberater prüfen gemeinsam eine Schule. Im Normalfall findet eine Prüfung um 08:15 Uhr statt und eine weitere an einer anderen Schule um 10:15 Uhr.

Daher muss der Ablauf der Prüfung straff organisiert sein. Dieser Ablauf sieht wie folgt aus:

Die Lehrer setzen die Namen der Schüler in die vorher ausgehändigten Prüf-/Kontrolllisten ein. Ferner haben die Lehrer auch die Aufgabe, die Fahrräder der Schüler auf Verkehrssicherheit zu überprüfen. Hierbei werden auch die Fahrradhelme auf die optimale Trageeinstellung kontrolliert.

Ein verkehrssicheres Fahrrad bekommt einen Prüfaufkleber der Verkehrswacht. Diese Aufkleber wurden den Lehrern von den Verkehrssicherheitsberatern übergeben.



Die Kinder starten in einem Abstand von ca. zehn bis fünfzehn Sekunden. Die zurückzulegende Strecke variiert zwischen den einzelnen Schulen. In etwa beträgt die Strecke aber zwischen 1,5 und 2 Kilometern.

Bei der Radfahrprüfung tragen die Kinder keine Warnwesten mehr, sondern Startnummern, die die Verkehrssicherheitsberater mitbringen, um jedes Kind der Prüfliste zuordnen zu können.

Die Prüfliste enthält verschiedene Verstöße, die unterschiedlich stark bewertet werden. Insgesamt dürfen die Schüler maximal 10 Fehlerpunkte im Laufe der praktischen Radfahrprüfung haben, bei elf Fehlerpunkten gilt die Prüfung als nicht bestanden.

Die Prüfliste sieht für die folgenden Verstöße die Fehlerpunkte wie folgt vor:

- 11 Fehlerpunkte bei einem Verstoß Vorfahrt, Rotlicht, Stoppschild
- 3 Fehlerpunkte bei einem Mal nicht umgesehen
- 2 Fehlerpunkte bei Handzeichen nicht gegeben
- 2 Fehlerpunkte bei nicht eingeordnet
- 11 Fehlerpunkte bei Gegenverkehr nicht beachtet
- 3 Fehlerpunkte bei 2 Mal nicht umgesehen
- 2 Fehlerpunkte bei Vorrang der Fußgänger nicht beachtet
- und bis zu 5 Fehlerpunkte für sonstige Verstöße

Diese Prüflisten werden von beiden Verkehrssicherheitsberatern unabhängig voneinander geführt und im Anschluss an die Prüfung ausgewertet.

Die Ergebnisse des praktischen Teils der Radfahrprüfung werden den Lehrern mitgeteilt, die die Aufgabe haben, den Kindern die Ergebnisse im Klassenverband mitzuteilen.

4. Resümee

Anhand der Unfallstatistiken wurde deutlich, wie wichtig eine altersgerechte „Verkehrsausbildung“ ist, um sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Es ist erschreckend, dass beinahe 80 % der verletzten Radfahrer unter 15 Jahren, den Unfall selbst verursacht haben.

Es ist wichtig, weiter intensive Aufklärung und Förderung der Kinder zu betreiben, um Unfälle zu vermeiden. Die Polizeiarbeit – mit Hilfe der Eltern, Lehrer, etc. – stellt einen großen Anteil zur Unfallprävention dar.

Die Entwicklung der Kinder spielt bei diesem Erreichen eine wesentliche Rolle, denn oftmals sind Kinder in Verkehrssituationen einfach überfordert, sie sind nicht in der Lage, das theoretische Wissen von der Schulbank auch in die Praxis umzusetzen.

Die Verkehrserziehung muss sich an den entwicklungspsychologischen Voraussetzungen der Kinder orientieren

Für mich ist es daher sehr wichtig mit den Kindern in der realen Welt des Straßenverkehrs zu üben. Nur hier können sie ihr theoretisches Wissen auch praktisch umsetzen und zeigen, dass sie verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer sind, die die Regeln des Straßenverkehrs begriffen haben und diese umsetzen können.

5. Literaturliste:

- Bourauel, Dr. Rita:
Kinder im Straßenverkehr
Verlag Schmidt Römhild, Lübeck, 1996
- Basner, Burkhard; De Marees, Horst:
Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern.
GUUV Westfalen-Lippe, Münster 1993
- Limbourg, Prof. Dr. Maria
Kinder im Straßenverkehr
GUUV, Westfalen-Lippe, 1996
- Culp, Werner; Heß, Michael
Kinder sehen und verstehen
Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 1991
- Todt, E: Entwicklung des Interesses
In: Hetzer H. u.a.: Angewandte Entwicklungspsychologie des
Kindes- und Jugendalters; Quelle & Meyer, Heidelberg, 1990
- Limbourg, Prof. Dr. Maria
Kinder unterwegs im Verkehr – Ansätze zur Erhöhung der Verkehrs-
sicherheit im Kindesalter; Deutsche Verkehrswacht
- Limbourg, Prof. Dr. Maria
Ziele, Aufgaben und Methoden einer zukunftsorientierten Verkehrs-
und Mobilitätserziehung

Internetadressen:

- www.uni-duisburg-essen.de
- www.landesverkehrswacht-nrw.de
- www.polizei-nrw.de/im/zahlen_und_fakten
- www.adac.de/verkehr/verkehrserziehung
- www.im.nrw.de
- www.schulministerium.nrw.de
- www.advev.de
- www.acv.de
- www.rad-net.de
- www.ace-online.de

6. Schlusserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, ganz oder in Teilen noch nicht als Prüfleistung vorgelegt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Sämtliche Stellen der Arbeit, die benutzten Werke im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, habe ich durch Quellenangaben kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Zeichnungen, Skizzen, bildliche Darstellungen, sowie für Quellen aus dem Internet.

47447 Moers,.....
(Datum)

.....
(Unterschrift)