

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW  
Abteilung Duisburg

## **Verkehrsunfallprävention der Polizei im Elementarbereich**

### **Kinder als Fußgänger und Radfahrer**

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

vorgelegt von  
Karsten Gores, PK/KB, Kurs P 06/01

Dinslaken, im März 2008

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einleitung</b> .....	3
<b>2 Vertrauensgrundsatz</b> .....	4
<b>3 Verkehrsunfallstatistik</b> .....	5
<b>4 Die Leistungsfähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr</b> .....	8
<b>4.1 Mobilität der Kinder</b> .....	8
<b>4.2 Wahrnehmung</b> .....	9
<b>4.3 Gefahrenbewusstsein</b> .....	10
<b>4.4 Denken und Handeln</b> .....	11
<b>4.5 Motorische Fähigkeiten</b> .....	12
<b>5 Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallprävention</b> .....	13
<b>5.1 Am Beispiel der Verkehrssicherheitsberatung in Duisburg</b> .....	13
<b>5.1.1 Allgemeine Informationen</b> .....	13
<b>5.1.2 Elterninformationsveranstaltung</b> .....	13
<b>5.1.3 Gruppengespräche mit den Kindern</b> .....	14
<b>5.1.4 Fußgängertraining</b> .....	15
<b>5.1.5 Radfahrtraining</b> .....	16
<b>5.1.6 Verkehrspuppenbühne</b> .....	18
<b>5.2 Maßnahmen des Bezirksdienstes</b> .....	19
<b>5.3 Sondermaßnahmen</b> .....	20
<b>6 Vision Zero</b> .....	21
<b>7 Schlussbetrachtung</b> .....	23
<b>8 Literaturverzeichnis</b> .....	24
<b>9 Erklärung</b> .....	26

# 1 Einleitung

Der § 1 der Straßenverkehrsordnung besagt:

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Im Fokus aller Aktivitäten der Polizei steht die Gefahrenabwehr und in diesem Zusammenhang die Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs.

Das menschliche Leben ist das höchste Gut, das es im Verkehrsalltag zu schützen gilt. Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Sie sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Im letzten Jahr verunglückte in NRW im Straßenverkehr im Durchschnitt ca. alle 60 Minuten ein Kind.<sup>1</sup> Als Verunglückte zählen Personen, die bei einem Unfall getötet oder verletzt wurden. Kinder sind wegen der besonderen Risiken im Straßenverkehr eine der Zielgruppen für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit. Ein Schlagwort für Verkehrssicherheitsarbeit ist Prävention.

Diese Seminararbeit beleuchtet, wie vielschichtig die Polizei im Rahmen der Verkehrsunfallprävention im Elementarbereich (Kindergarten) tätig wird. Hierzu werden insbesondere die speziellen alters-typischen Verkehrsverhaltensweisen der Kinder im Vorschulalter und die damit für sie verbundenen Gefahren als Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr aufgearbeitet.

Darüber hinaus wird ein anschaulicher Einblick in die Präventionsarbeit der Verkehrssicherheitsberatung in Duisburger Kindergärten gewährt.

---

<sup>1</sup> Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Verkehrsunfallstatistik 2006

## 2 Vertrauensgrundsatz

Jeder Verkehrsteilnehmer darf grundsätzlich vom normgerechten Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen, es sei denn bestimmte Umstände des Einzelfalls oder Erfahrungsgrundsätze lassen vermuten, dass der andere Verkehrsteilnehmer dieses normgerechte Verhalten nicht zeigen kann.

Der verringerte Vertrauensgrundsatz gegenüber Kindern im Straßenverkehr (§ 3 Abs. 2a StVO) hat die Verantwortlichkeit für die Sicherheit von Kindern mehr auf die Seite der motorisierten Verkehrsteilnehmer verlagert. Nicht angepasste Geschwindigkeit, mangelnde Bremsbereitschaft, falsch parkende Fahrzeuge sowie oftmals kindertypisches Verkehrsverhalten bilden wesentliche Unfallursachen.

Viele Autofahrer haben trotz der allgemein bekannten eingeschränkten Verkehrstüchtigkeit und des Unfallrisikos der Kinder ein zu geringes Gefahrenbewusstsein. Das könnte mit ein Grund für die Sorglosigkeit und fehlende Rücksicht gegenüber Kindern im Straßenverkehr sein.

Verdeutlicht wurde dies durch einen Versuch: Bei einem Hund am Fahrbahnrand bremsten die Autofahrer merkbar ab, während sie in der vergleichbaren Situation bei einem Kind mit unverminderter Geschwindigkeit weiter fuhren. Diese Beobachtung passt zu der Feststellung, dass erwachsene Unfallbeteiligte in ihrer polizeilichen Vernehmung oftmals angaben, bereits vor dem Zusammenstoß das Kind gesehen zu haben, ohne dass im Sinne des § 3 Abs. 2a StVO eine erhöhte Bremsbereitschaft und eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit erfolgten.<sup>2</sup>

Gefahr geht nicht nur von fahrenden Autos aus, sondern auch von Fahrzeugen, die auf Geh- und Radwegen, vor Zebrastreifen und Fußgängerampeln parken, Kreuzungsbereiche verstellen und so die Kinder für weitere Verkehrsteilnehmer verdecken, als auch den Kindern die Sicht nehmen. Vor Kindergärten und Schulen stehen Eltern

---

<sup>2</sup> Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen; Referat Verkehrsangelegenheiten (Hrsg.): Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, Abschlussbericht Seite 20

nicht selten mit ihren Autos im absoluten Halteverbot und gefährden somit Kinder als Fußgänger und Radfahrer.

### **3 Verkehrsunfallstatistik**

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder war im 1. Halbjahr 2007 mit insgesamt acht so niedrig wie zuvor 1953. Im Jahr 2003 waren im gleichen Zeitraum noch 15 getötete Kinder zu beklagen. Der Mittelwert der letzten fünf Jahre liegt bei 13 Kindern, ist jedoch seit dem Jahr 2004 kontinuierlich fallend.<sup>3</sup>

Auffällig ist, dass mit vier getöteten Kindern knapp die Hälfte aus dem Elementarbereich (unter sechs Jahre) stammt.

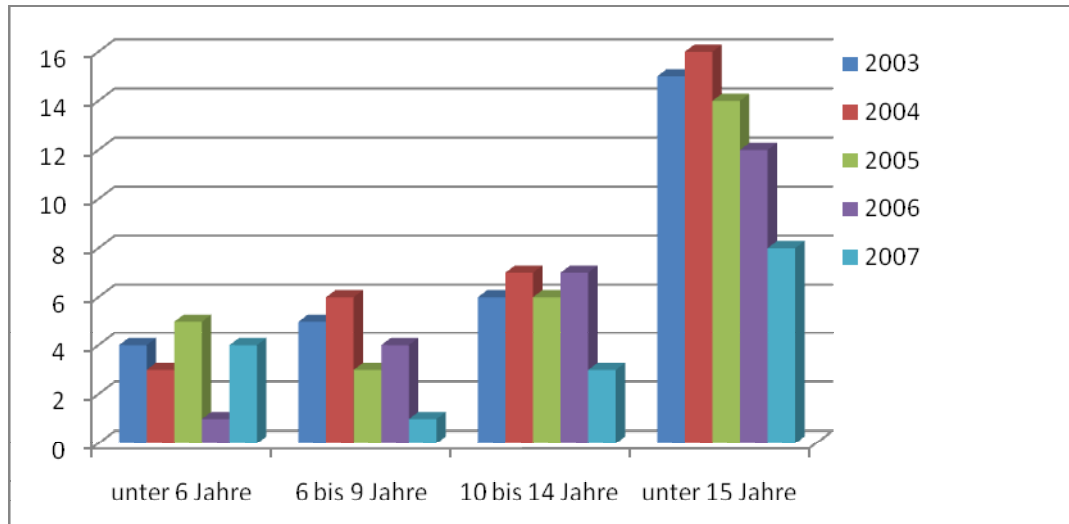
Dies verdeutlicht, dass die Unfallpräventionsarbeit der Polizei durchaus berechtigt schon bei Kindern im Elementarbereich angesetzt wird.

---

<sup>3</sup> Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen(Hrsg.): Verkehrsunfallstatistik 1. Halbjahr 2007 (2. August 2007)

## Entwicklung der Zahl der getöteten Kinder- Altersgruppenbetrachtung-

Verkehrsunfallstatistik NRW- 1. Halbjahr 2007



Die Beteiligungsbetrachtung zeigt, dass von den acht getöteten Kindern ein Kind als Radfahrer, drei Kinder als Mitfahrer in PKW und mit vier getöteten Kindern die Hälfte als Fußgänger im Straßenverkehr verunglückt sind.

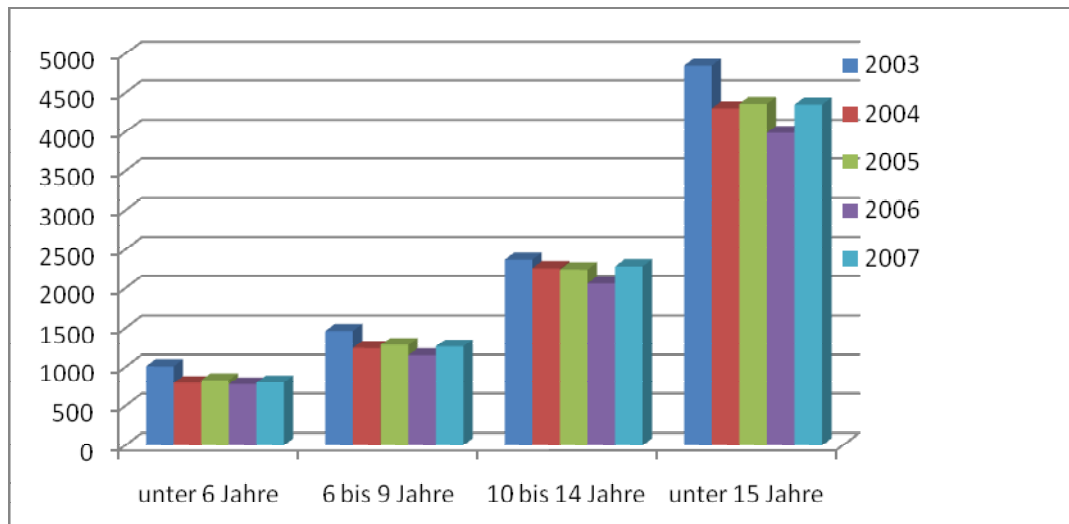
Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Kinder lag im ersten Halbjahr 2007 bei 4352. Dies ist ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr (3990 verletzte Kinder). In der Fünf-Jahres-Betrachtung von 2003-2007 bleibt festzustellen, dass der Wert von 2007 noch knapp unterhalb des Fünf-Jahres-Mittels liegt.

Im Elementarbereich ist die Zahl von 800 verletzten Kindern in der Fünf- Jahres-Betrachtung ein konstant gleichbleibender Wert.

Hier fällt der Elementarbereich deutlich hinter den beiden anderen Altersstufen zurück. In der Stufe 6-9 Jahre gab es 1565 verletzte Kinder und in der Stufe 10-14 Jahre gab es 2287 verletzte Kinder.

## Entwicklung der Zahl der verletzten Kinder- Altersgruppenbetrachtung-

Verkehrsunfallstatistik NRW - 1. Halbjahr 2007



Die Beteiligungsbetrachtung der Verkehrsunfallstatistik mit verletzten Kindern zeigt, dass das Verletzungsrisiko bei radfahrenden Kindern am größten ist.

Im ersten Halbjahr 2007 wurden insgesamt 4352 Kinder verletzt.

Dies stellt nach kontinuierlichem Rückgang in den letzten fünf Jahren einen Zuwachs von 25% gegenüber dem Vorjahr (3990 verletzte Kinder) und somit einen Rückfall auf das Niveau des Jahres 2003 dar.

## 4 Die Leistungsfähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr

### 4.1 Mobilität der Kinder

Um den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs gewachsen zu sein, benötigt der Mensch diverse Fähigkeiten, die sich Kinder erst im Laufe der Entwicklung schrittweise aneignen<sup>4</sup>.

Wie sieht es in unserer Gesellschaft mit der Mobilität der Kinder aus? Immer mehr Kinder werden von ihren Eltern zum Kindergarten, zur Schule oder zum Sportplatz gebracht. Immer mehr Kinder sitzen nachmittags vor dem Fernseher, weil sie auf der Straße nicht spielen dürfen, da es dort zu gefährlich ist. Es wurde zwar durch den Rückzug der Kinder aus dem Straßenraum mehr Sicherheit erreicht, doch Bewegungsmangel und Mangel an Kontakt mit Gleichaltrigen sind die Folge. Den Kindern fehlt nun die Möglichkeit, sichere Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu erlernen und zu üben<sup>5</sup>. Kinder benötigen, möglichst in der Nähe ihrer Wohnung, einen Freiraum für Spiel, Bewegung und Geselligkeit. Dies sind elementare Bedingungen für ihre körperliche, geistige und soziale Entwicklung. Viele der Fähigkeiten, die hier erlernt werden müssen, sind später im Straßenverkehr besonders wichtig und Defizite in diesen Bereichen erhöhen wiederum das Unfallrisiko und vermindern die Bereitschaft, sich im Straßenverkehr sozial und partnerschaftlich zu verhalten. Durch Verkehrserziehung lassen sich diese altersbedingten Defizite nur zum Teil ausgleichen.

Um verstehen zu können, wieso Kinder im Straßenverkehr beeinträchtigt sind und inwieweit das kindertypische Verhalten zu gefährlichen Situationen führen kann macht es Sinn die Fähigkeiten der Kinder im Kindergartenalter genauer zu betrachten.

---

<sup>4</sup> Kantonspolizei Luzern (Hrsg.): Verkehrsinstruktion, Internet: [www.kapo.lu.ch](http://www.kapo.lu.ch) (Stand 25.01.2008)

<sup>5</sup> Maria Limbourg, Universität Essen: Überforderte Kinder, Seite 1  
Bericht St. Gallen



## 4.2 Wahrnehmung

Wahrnehmung geschieht über die Sinne. Erst wenn die Sinnesfunktionen komplett ausgebildet sind, ist ein Mensch den Anforderungen des Straßenverkehrs vollauf gewachsen. Die Sinne der Kinder sind erst ab dem 10 Lebensjahr weit genug entwickelt, um eigenständig am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Als Fahrradfahrer sollten sie erst ab dem 14. Lebensjahr am Verkehr teilnehmen.<sup>6</sup> Der Hör- und Sehapparat von Kindern im Kindergartenalter ist noch nicht vollständig entwickelt. Ihnen ist es nur eingeschränkt möglich, Geräusche richtig zu einzuordnen. Sie können weder die Richtung orten aus denen die Geräusche kommen noch können sie wichtige von unwichtigen trennen. Durch die unterschiedlichen optischen und akustischen Reize sind Kinder im Kindergartenalter fast permanent abgelenkt. Kinder können wegen ihrer geringen Körpergröße die Straße nicht so überblicken wie Erwachsene. Ihr Sichtfeld (Wahrnehmung) ist um ca. 1/3 kleiner als bei Erwachsenen. Daher- erkennen sie sich seitlich nähernde Fahrzeuge deutlich später. Weiterhin sind sie nicht in der Lage die Geschwindigkeit des näher kommenden Fahrzeuges einzuschätzen. Erst mit ca. 10 Jahren lernen Kinder, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen<sup>7</sup>. Kindergartenkinder können keine Entfernungen schätzen, d.h. sie können nicht beurteilen, ob ein herankommendes Fahrzeug noch sehr weit entfernt oder schon sehr nahe ist. Daher sind sie nicht in der Lage zu entscheiden, ob eine gefahrlose Überquerung der Fahrbahn möglich ist oder ob es besser ist, das Auto erst einmal vorbeifahren zu lassen.

---

<sup>6</sup> [www.kinderfahrradladen.de](http://www.kinderfahrradladen.de)

Kinder können Gefahren des Straßenverkehrs nicht abschätzen (25.01.2008)

<sup>7</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1992

### 4.3 Gefahrenbewusstsein

Wenn man erkennt, dass eine Situation gefährlich ist oder werden kann, hat man oft noch die Möglichkeit, den Verkehrsunfall zu verhindern. Kindergartenkinder haben noch kein Gefahrenbewusstsein. Die erste Stufe des Gefahrenbewusstseins umfasst, dass Kinder im Straßenverkehr gefahren erkennen, aber erst dann, wenn sie schon akut gefährdet sind. Wenn zum Beispiel ein Kind mit seinem Fahrrad einen steilen Abhang herunter fährt und immer schneller wird, bekommt es Angst. Es hat also ein akutes Gefahrenbewusstsein. In diesem Stadium lässt sich der Unfall jedoch kaum noch vermeiden, die Wahrnehmung der Gefahr kommt in der Regel zu spät. Gerade in gewohnter Umgebung haben Kinder fälschlicherweise ein erhöhtes Sicherheitsgefühl. Diese erste Stufe wird mit ca. 5-6 Jahren, also im Vorschulalter erreicht.

In der zweiten Stufe lernen Kinder eine Gefahr voraus zu sehen, d.h. zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten können. Durch dieses vorausschauende Gefahrenbewusstsein erkennt das Kind auf das eben genannte Beispiel bezogen, dass es zu gefährlich wäre, den steilen Abhang hinunter zu fahren. Diese Stufe wird erst mit ca. 8 Jahren erreicht.

Die dritte Stufe des Gefahrenbewusstseins, Gefahren durch vorbeugende Verhaltensweisen zu vermeiden, erreichen Kinder erst mit ca. 9-10 Jahren.

Eine einigermaßen sichere Teilnahme am Straßenverkehr kann erst dann erwartet werden, wenn die Kinder die dritte Stufe, das Bewusstsein für vorbeugende Maßnahmen, erreicht haben. Jedoch auch das Erreichen der zweiten Stufe, vorausschauendes

Gefahrenbewusstsein, bringt schon eine deutliche Sicherheitserhöhung für Kinder.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1992

## 4.4 Denken und Handeln

Abgelenkt sein, ist eine der häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen im Kindesalter.<sup>9</sup> Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit und volle Konzentration auf die gefährliche Situation gerichtet ist. Kindergartenkinder sind nicht in der Lage zwei oder mehrere Handlungen gleichzeitig zu koordinieren. Die Aufmerksamkeit von Kindern richtet sich spontan sehr stark auf nicht verkehrsbezogene Objekte.<sup>10</sup> Wird ihre Aufmerksamkeit durch andere Kinder, Tiere oder Spiele gebunden, so ist für die Konzentration auf den Straßenverkehr kein Platz mehr. Kinder lassen sich auch durch ihre eigenen Gedanken und Gefühle ablenken. In dieser Zeit erbringen die Kinder nicht mehr die für ihre Sicherheit im Straßenverkehr erforderliche Aufmerksamkeit. Im Alter von 2-4 Jahren wird die Aufmerksamkeit der Kinder noch vorwiegend durch interessante Reize aus der Umwelt gesteuert. Hier liegt das Augenmerk der Kinder vornehmlich auf Spielzeuge, Tiere, andere Kinder und vielen anderen interessanten Dingen. In diesem Alter sind Kinder kaum in der Lage, die für ihre Sicherheit erforderlichen Aufmerksamkeitsleistungen zu erbringen. Im Alter von 5-7 Jahren beginnen Kinder ihre Aufmerksamkeit bewusster zu steuern, sie lassen sich jedoch weiterhin sehr leicht ablenken. Erst ab ca. 8 Jahren sind Kinder in der Lage, sich eine längere Zeit auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Frühestens ab dem zehnten Lebensjahr ist ihre Aufmerksamkeit und Konzentration so weit entwickelt, dass sie sich auf zwei Dinge gleichzeitig konzentrieren können.<sup>11</sup> Durch ihre egozentrische Denkweise können Kinder unter acht Jahren den Verkehr und seine Abläufe nur sehr begrenzt begreifen. Sie meinen, alles was sie im Straßenverkehr sehen und erkennen, müssten auch die anderen Verkehrsteilnehmer sehen und erkennen. Wenn sie das Auto sehen

---

<sup>9</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1998, Seite 4

<sup>10</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1998, Seite 4

<sup>11</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1997, Seite 3

nehmen sie an, dass der Fahrer sie auch sieht. Es ist ihnen unbegreiflich, dass ein Auto einen Bremsweg benötigt, um zum Stehen zu kommen. Schließlich vermögen sie selbst es ja auch (fast) sofort stehen zu bleiben. Die Verständigung mit den Autofahrern ist schwierig, sie können seine Zeichen nicht richtig deuten und das kann zu verhängnisvollen Missverständnissen führen.

Kindergartenkindern fehlt das abstrakte Denkvermögen, das für die Anwendung von Verkehrsregeln erforderlich ist. Ferner sind manche Kinder im Kindergartenalter noch nicht einmal in der Lage rechts und links zu unterscheiden.

#### **4.5 Motorische Fähigkeiten**

Kindergartenkinder haben einen sehr starken Bewegungsdrang. Sie laufen, hüpfen und rennen auf Gehwegen und Straßen und werden deshalb für die Autofahrer wenig berechenbar. Aufgrund ihres höheren Körperschwerpunkts geraten sie auch schneller als Erwachsene in Ungleichgewicht. Weiterhin sind sie noch nicht in der Lage einmal begonnene Bewegungsabläufe abrupt zu stoppen. Auch auf dem Fahrrad können Kinder ihre Handlungen schlecht abbrechen und deshalb fahren sie häufig plötzlich vom Gehweg auf die Fahrbahn. Eine verlängerte Reaktionszeit ist ein weiterer Grund, der einer eigenständigen Verkehrsteilnahme von Kindergartenkindern im Wege steht.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Limbourg, Maria Überforderte Kinder im Straßenverkehr, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1998

## **5 Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallprävention**

### **5.1 Am Beispiel der Verkehrssicherheitsberatung in Duisburg**

#### **5.1.1 Allgemeine Informationen**

Im Stadtgebiet Duisburg befinden sich 210 Kindergärten, die alle von der Verkehrssicherheitsberatung des Polizeipräsidiums Duisburg betreut werden. Diese Dienststelle verfügt über neun Verkehrssicherheitsberater sowie einen Dienststellenleiter. Der Bereich des Polizeipräsidiums Duisburg ist in die drei Polizeiinspektionen Nord, Süd und West aufgeteilt, wobei sich die Grenzen aus den Flüssen Rhein und Ruhr ergeben. Je drei Beamte sind für den Bereich einer Inspektion zuständig. Unterstützt werden sie bei ihrer Arbeit von den jeweiligen Bezirksbeamten. Anhand der Schilderungen eines Duisburger Verkehrssicherheitsbeamten wird hier der praktische Inhalt der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindergartenkindern und deren Eltern vorgestellt.

#### **5.1.2 Elterninformationsveranstaltung**

Neben der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei nehmen die Eltern eine gewichtige Rolle für das richtige Verhalten ihrer Kinder im Straßenverkehr ein. Jeweils zu Beginn eines Kindergartenjahres wird mit den Eltern der Kindergartenkinder Gruppenweise ein Informationsgespräch unter der Leitung eines Beamten der Verkehrssicherheitsberatung durchgeführt. Hier steht der sichere Weg zum Kindergarten im Vordergrund. Den Eltern wird vermittelt, welchen wesentlichen Beitrag sie bei ihrer Erziehung zum verkehrssicheren Auftreten ihrer Kinder leisten können. Ein wichtiger Aspekt ist die Vorbildfunktion der Eltern. Kinder lernen durch Beobachten und Nachahmen. Da Kinder leider auch das falsche Verhalten der Eltern nachahmen, werden diese auf ihre Vorbildfunktion den Kindern gegenüber sensibilisiert. In diesem Zusammenhang wird auch noch einmal auf die Gurtpflicht und das Benutzen geeigneter Kindersitze hingewiesen.

Direkt zu Beginn der Kindergartenzeit sollten Eltern mit ihren Kleinen die ordnungsgemäße und sichere Benutzung des Gehweges üben. Desweiteren werden den Eltern Möglichkeiten erläutert, wie sie mit ihren Kindern das gefahrlose Überqueren einer Fahrbahn, unter anderem an Ampeln, an Fußgängerüberwegen, an Mittelinseln und zwischen geparkten Fahrzeugen trainieren und das Erlernte dabei unbemerkt kontrollieren können.

Auch wertvolle Hinweise im Zusammenhang mit Kindern als Radfahrern kommen bei diesem Informationsgespräch nicht zu kurz. Dazu zählt, dass Kinder über ein kindergeeignetes Fahrrad verfügen und immer einen Fahrradhelm beim Radfahren tragen sollten. Kinder im Kindergartenalter sind jedoch entwicklungsbedingt nicht in der Lage, ein Fahrrad ohne elterliche Aufsicht im Straßenverkehr zu führen.

Um die Sichtbarkeit der Kinder während der dunklen Jahreszeit zu verbessern, werden die Eltern darauf aufmerksam gemacht, dass ihre Kinder im Straßenverkehr helle, auffallende Kleidung tragen sollten. Rückstrahlende und reflektierende Materialien an Jacken, Mänteln und Taschen sind hier ein probates Mittel, um in der Dunkelheit besser gesehen zu werden.

Die Eltern der Vorschulkinder werden darauf hingewiesen, dass es sinnvoll ist, schon vor der Einschulung den Schulweg mit den Kindern zu trainieren. Dazu sollte man nicht den kürzesten sondern den sichersten Weg wählen. Das Training sollte vor den Ferien zu den üblichen Schulzeiten trainiert werden.

### **5.1. 3 Gruppengespräche mit den Kindern**

Hier führt der Verkehrssicherheitsberater in einer Kindergartengruppe ein ca. 20 minütiges Gespräch. Es werden Fragen geklärt, wie zum Beispiel: Was ist Polizei? Welche Aufgaben hat die Polizei? Wie erkenne ich die Polizei? Durch dieses Gespräch schafft es der Verkehrssicherheitsberater ein Vertrauensverhältnis zu den Kindern aufzubauen, mit denen er in späteren Einheiten das Fußgänger – und Radfahrtraining durchführt.

#### 5.1.4 Fußgängertraining

Das Fußgängertraining wird ausschließlich mit den Vorschulkindern im Beisein der Erzieherinnen und der Eltern durchgeführt. Dies geschieht Gruppenweise an ausgewählten Stellen im öffentlichen Verkehrsraum. Es dient der Vorbereitung, den Schulweg sicher zu bewältigen, der im kommenden Jahr auf diese Kinder zukommt. Zunächst wird auf die sichere Benutzung des Gehweges eingegangen. Hierbei ist es wichtig, dass die Kinder den inneren, der Häuserseite zugewandten Teil des Gehweges benutzen und an Grundstückseinfahrten besondere Vorsicht walten lassen.

Ein weiterer Baustein im Fußgängertraining ist das sichere Überqueren einer Fahrbahn. Nachdem den Kindern die Begrifflichkeiten Gehweg, Radweg und Fahrbahn erläutert wurden, lernen sie folgenden Verkehrsspruch: Vor der Bordsteinkante bleibe ich stehen, dann muss ich zweimal in jede Richtung sehen. Und wenn kein Fahrzeug kommt, kann ich ruhig über die Fahrbahn gehen. Dieser Spruch wird auch in nachfolgenden Übungseinheiten so oft wie möglich mit den Kindern aufgesagt, damit sie ihn auch in vermeintlichen Stresssituationen jederzeit abrufen können. Nun werden alle Teilbereiche dieses Spruches nach und nach intensiv trainiert. Hierbei arbeiten die Verkehrssicherheitsberater bewusst mit der Formulierung „zu jeder Seite sehen“, da wie bereits im Kapitel Denken und Handeln erläutert, in Stresssituationen entwicklungsbedingt rechts/links-Schwächen auftreten können. Weiterhin wird großen Wert auf den Begriff „Fahrzeug“ gelegt, damit sich die Konzentration der Kinder beim Überqueren der Fahrbahn nicht ausschließlich auf sich nähernde Autos fokussiert, sondern auf alle Arten von Fahrzeugen. Nun zeigt der Verkehrssicherheitsberater den Kindern zunächst persönlich, wie man korrekt die Fahrbahn überquert, danach geht er einmal in schrägem Verlauf über die Fahrbahn. Dabei dürfen die Kinder jeweils die Schritte zählen, um dann festzustellen, dass man für den geraden Weg weniger Schritte benötigt und somit kürzere Zeit in Gefahr ist. Anschließend wird das Überqueren der Fahrbahn mit jedem Kind einzeln trainiert. Dabei erfordert es der Sicherheitsaspekt, dass die Kinder auf der anderen Straßenseite von der Erzieherin in Empfang genommen werden. Nach dieser Übung wird das Überqueren der Fahrbahn zwischen geparkten Fahrzeugen geübt. Hierbei wird den Kindern verdeutlicht, dass diese Situation nach Möglichkeit komplett

vermieden werden und nur im Ausnahmefall unter größter Vorsicht durchgeführt werden sollte. Es ist wichtig, dass die Kinder als erstes in die beiden geparkten Fahrzeuge hineinschauen, ob jemand drin sitzt, denn sie müssen ein Gefahrenbewusstsein dafür entwickeln, dass ein Auto losfahren könnte, während sie zwischen den Autos stehen. In diesem Zusammenhang wird den Kindern auch die Bedeutung der Rückscheinwerfer an Fahrzeugen erklärt und als Gefahrenquelle kenntlich gemacht. Mit Hilfe eines Kreidestriches auf der Fahrbahn wird den Kindern die Sichtlinie verdeutlicht, an denen sie ein zweites Mal halten müssen. Auch dabei wird wieder der Verkehrsspruch aufgesagt. Anschließend folgt das Training an der Fußgängerampel. Zwei Punkte sind hier ein wichtiger Bestandteil der Übung. Zum einen müssen die Kinder auch bei Grün in beide Richtungen schauen, ob sie nicht durch Querverkehr gefährdet werden können, desweiteren wird ihnen beigebracht, dass sie auch beim Umspringen der Lichtzeichenanlage auf Rot ihren Weg geradeaus fortsetzen sollen, wenn sie sich zu diesem Zeitpunkt bereits auf der Fahrbahn befinden. Bei der Übung an Fußgängerampeln wird Wert darauf gelegt, dass die Kinder ein zügiges Überqueren, ohne zu rennen, verinnerlichen.

Zum Abschluss sucht sich der Verkehrssicherheitsberater für die letzte Übung eine völlig ungefährliche, verkehrsfreie Fahrbahnstelle aus. In einem Moment, in dem er sich auf der den Kindern gegenüberliegenden Straßenseite befindet, ruft er den Kindergartenkindern von der anderen Straßenseite aus zu: Wer von euch möchte denn jetzt einmal meine Mütze aufziehen, kommt mal schnell rüber! Das ist der Moment, an dem die anwesenden Eltern mit Erstaunen feststellen, dass ihre Vorschulkinder auch trotz besten Verkehrswissens durch spontane Ablenkung gefährdet sind. Denn alle Kinder rennen plötzlich ungeachtet aller Verkehrsregeln auf die andere Straßenseite. Dieser Test wird jeweils in ähnlicher Form von den Verkehrssicherheitsberatern durchgeführt, um zu vermeiden, dass Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr überschätzen.

### **5.1.5 Radfahrtraining**

Die Fortbewegung mit dem Fahrrad stellt eine große motorische Aktivität dar, die Kraft, Geschicklichkeit, Gleichgewicht und Ausdauer vom Lenker verlangt. Am Fahrrad werden die Füße nicht mehr nach



vorne in Gehrichtung gesetzt, sondern es erfolgt eine Bewegung in Tretrichtung von oben nach unten. Kinderfahrräder haben durch ihre Bauweise eine erheblich kleinere Eigenstabilität als Fahrräder von Erwachsenen. Setzt sich ein Mensch auf ein Fahrrad, so verändert sich auch seine Schwerpunktlage. Dies verlangt vom Menschen neue „Verrechnungsprogramme“ im Gehirn, welche er durch entsprechendes Üben erwirbt. Es bedarf also einer neuen Konditionierung im sensomotorischen Bereich<sup>13</sup>. Um diese motorischen Fähigkeiten zu erreichen, ist es für Kinder hilfreich, frühzeitig mit dem Training zu beginnen. Ein Radfahrtraining für Vorschulkinder ist so gesehen ein wertvolles Aufbau- und Schultraining für die spätere Radfahrausbildung in der Grundschule. Es darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Kinder hier lediglich behutsam an das Thema herangeführt werden, jedoch aufgrund ihrer physischen und psychischen Entwicklung noch nicht zu verkehrstauglichen Radfahrern ausgebildet werden können. In diesem Zusammenhang muss den Eltern bewusst gemacht werden, dass sie ihre Kinder auch nach dem Radfahrtraining nicht unbeaufsichtigt mit dem Fahrrad im öffentlichen Verkehrsraum fahren lassen sollten. Dass zahlreiche Kinder im Vorschulalter mit dem Fahrrad, wenn auch in elterlicher Begleitung, unterwegs sind, zeigen die stark frequentierten Fahrradabstellmöglichkeiten in den jeweiligen Kindergärten. Dies ist ein Indiz dafür, dass ein von den Verkehrssicherheitsberatern durchgeführtes Radfahrtraining auch in dieser Altersklasse durchaus schon Sinn macht.

Das Radfahrtraining wird ausschließlich mit Vorschulkindern im Beisein der Eltern im Schonraum, das heißt nicht im öffentlichen Verkehrsraum durchgeführt. Hierzu wird in der Regel ein dem Kindergarten nahegelegener Schulhof genutzt. Voraussetzung zur Teilnahme an diesem Radfahrtraining für die Kinder ist ein kindertaugliches Fahrrad sowie das Tragen eines Fahrradhelmes. Zu einem kindertauglichen Fahrrad gehört u. a. eine Rücktrittbremse, ein Kettenchutz, Abrutschgummi an den Griffen sowie ein Aufprallschutz in der Mitte des Lenkrades. Das Fahrrad darf nur so groß sein, dass ein auf dem Sattel sitzendes Kind noch mit beiden Schuhsohlen gleichzeitig den Boden berühren kann.

---

<sup>13</sup> Kantonspolizei Luzern: Die Ebene der Motorik

Beim Radfahrtraining üben die Kinder unter Anleitung der Verkehrssicherheitsberater die sichere Koordination auf dem Fahrrad. Hierzu fahren sie zunächst im Rechteck, bei dem Kommando „Stopp“ müssen sie abrupt bremsen. Es kommt nicht selten vor, dass ungeübte Kinder in der Hektik versuchen, mit den Füßen zu bremsen. Anschließend wird das Slalomfahren um Pylone geübt. Eine weitere Übung ist das sichere Spurfahren. Hierbei müssen die Kinder auf einer ca. 10-15 cm breiten Spur fahren, ohne seitlich abzuweichen. Als Erschwerung müssen sie im nächsten Durchgang während dieser Übung nach vorne schauen und dem Verkehrssicherheitsberater beantworten, wie viel Finger er hoch hält. Als Vorübung zum sicheren Abbiegen sollen die Kinder nun einhändig fahren und versuchen, den anderen Arm auszustrecken. Zur Abbiegeübung gehört auch, an dem Verkehrssicherheitsberater vorbeizufahren und anschließend den Schulterblick durchzuführen. Dabei gilt es dann zu erkennen, welche Farbe die Karte hat, die der Übungsleiter hochhält. Zum Abschluss des Trainings findet noch ein Wettrennen statt, bei dem jedoch nicht der schnellste sondern der langsamste Teilnehmer gewinnt. Bedingung ist, mit den Füßen während des Rennens nicht den Boden zu berühren. Dies stellt für die Kinder eine anspruchsvolle Koordinationsübung dar. Die Trainingsdauer des Radfahrtrainings beträgt ca. eine Stunde.

### **5.1.6 Verkehrspuppenbühne**

Er ist beliebt wie kaum ein anderer Polizist, er kennt die Verkehrsregeln wie kein anderer und zahlreiche Kinder lernen ihn jedes Jahr kennen: Der Verkehrskasper. Ziel der Verkehrssicherheitsberatung in Duisburg ist es, dass die Puppenbühne mindestens alle drei Jahre in jedem Kindergarten zu Gast ist, damit jedes Kind einmal in seiner Kindergartenzeit den Verkehrskasper erleben darf.

Im Rahmen des Verkehrspuppenspiels agieren die Verkehrssicherheitsberater zu zweit. Der Puppenspieler, der dafür eigens eine dreiwöchige Ausbildung mit professionellen Puppenspielern genossen hat, führt alleine das Puppenspiel mit drei Puppen durch, während der zweite Verkehrssicherheitsberater sich vor der Bühne befindet und das Puppenspiel kommunikativ begleitet. Dabei diskutiert er

während des Stückes mit den Kindern, ob der Kasper oder eine andere Spielfigur sich soeben verkehrsgerecht verhalten habe, oder wie er das eben gezeigte Verhalten verbessern könnte. Das Stück der Puppenbühne handelt vom Überqueren der Fahrbahn. Während des Stückes sagen die Kinder ca. ~~fünf-mal~~fünfmal mit Begeisterung den oben genannten Verkehrsspruch auf. Diese spielerisch aussehende Verkehrserziehung ist ein wichtiger Baustein im ganzheitlichen Prozess, um den Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln.

## **5.2 Maßnahmen des Bezirksdienstes**

Gemäß ihres Aufgabenkataloges unterstützen die Beamten des Bezirksdienstes die Verkehrssicherheitsberater in den zuvor erläuterten Aufgabenbereichen. Desweiteren umfasst ihre Zuständigkeit auch die Schulwegsicherung. Daraus ergibt sich die Verkehrssicherungspflicht für Schulen und Kindergärten. Hier findet ein übergangsloser Prozess statt. Die Vorschulkinder werden von ihrem Bezirksbeamten von dem Kindergarten in die Schule begleitet. Die Schulwegsicherung soll dazu dienen, im nahen Umfeld der Schulen und Kindergärten das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu verhindern um somit die Unfallgefahr einzuschränken. Hierbei wird von den Bezirksbeamten erwartet, dass sie sowohl präventiv als auch repressiv einschreiten, wobei die Prävention hier allerdings im Vordergrund steht. Kinder sowie deren erwachsene Begleiter werden in verkehrsdidaktischen Gesprächen auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht. Hier wird nicht selten an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert, die aufgrund von Eile mit den Kindern nicht den sichersten Fußweg benutzen oder ihre Kinder unmittelbar vor dem Eingang des Kindergartens im absoluten Halteverbot aus dem Auto aussteigen lassen. Der letztgenannte Fall wird auch mit einem Verwarngeld sanktioniert. In der dunklen Jahreszeit ist auch die Kontrolle der Beleuchtung an Fahrrädern ein immerwährendes Aufgabengebiet.

Als positiver Nebeneffekt ist festzuhalten, dass Eltern und Kinder hier ihren „Schutzmann zum anfassen“ haben der ihnen vertraut ist und

ein offenes Ohr für Fragen und Probleme, u. a. auch aus dem Bereich des Straßenverkehrs, haben. Da ein Bezirksbeamter in seinem Bereich für mehrere Schulen und Kindergärten verantwortlich ist und nicht jeden Tag Frühdienst hat, ist seine zeitliche Möglichkeit zu gering, alle Schul- und Kindergartenwege umfassend zu schützen.

### **5.3 Sondermaßnahmen**

Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit haben bestätigt, dass die Beachtung der Verkehrsregeln maßgeblich von der erkennbaren polizeilichen Präsenz und der konsequenten Verfolgung von Verkehrsverstößen abhängt. Viele Befragte räumten ein, nur dann zur Befolgung von Vorschriften bereit zu sein, wenn sie mit der Entdeckung ihres Fehlverhaltens und mit Sanktionen rechnen müssen. Die Beachtung der Verkehrsregeln hängt maßgeblich von deren Überwachung ab. Schulanfänger sind Verkehrsanfänger! Jedes Jahr nach den Sommerferien werden durch Beamte des Wachdienstes, der Einsatzhundertschaft, des Verkehrsdienstes und des Bezirksdienstes Schwerpunkteinsätze im Bereich von Schulen und Kindergärten zur Verkehrsüberwachung durchgeführt. Hier stehen Geschwindigkeitsüberwachungen, Überwachungen zur Einhaltung der Gurtpflicht und Überwachungen zur Einhaltung der vor Schulen und Kindergärten befindlichen Halte- und Parkverbote im Vordergrund. Bei diesen Kontrollen wird neben der Sanktion des Verstoßes größtes Wert auf ein verkehrsdidaktisches Gespräch mit den betroffenen Verkehrsteilnehmern gelegt. Flankiert werden die Sondermaßnahmen zu Einschulungsbeginn durch schriftliches Informationsmaterial für die Verkehrssünder. Weiterhin werden über die Pressestelle der Behörde Pressemitteilungen veranlasst, um die Allgemeinheit für die speziellen Gefahren im Straßenverkehr für Kinder zu Einschulungsbeginn zu sensibilisieren.

Ähnliche Schwerpunkteinsätze werden im Herbst aufgrund der zunehmenden Dunkelheit in den Morgenstunden in Bezug auf Beleuchtungseinrichtungen gefahren. Auch hierzu erscheinen begleitend Pressemitteilungen.

Ganzjährig werden durch den Verkehrsdienst Schulbuskontrollen und zu Beginn der Reisezeit Reisebuskontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und deren Führer durchgeführt. Auch diese Maßnahmen sind sicherlich der Verkehrsunfallprävention zuzurechnen.

## 6 Vision Zero

An der Stelle macht es Sinn über den Tellerrand zu blicken und sich anzuschauen, wie das Thema Verkehrsunfallprävention in anderen europäischen Staaten angegangen wird.

Eine Vorreiterrolle nimmt hierbei das Land Schweden ein. Hier wurde im Herbst 1997 das Konzept Vision Zero beschlossen, das bis heute die Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik bildet.<sup>14</sup>

Das Konzept „Vision Zero“ geht ursprünglich auf den heute größten Chemiekonzern der Welt - die Firma DuPont-zurück. DuPont hat Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts Dynamit und Schwarzpulver hergestellt und war einer der größten Sprengstofflieferanten des US-Militärs.

Aufgrund mehrerer schwerer Unglücke mit Todesfolge bei der Schwarzpulverproduktion hat DuPont sehr strenge Sicherheitsvorschriften eingeführt.

Ziel war es, die Arbeitsunfälle in diesem Betrieb auf Null zu reduzieren, denn jeder Unfall sei vermeidbar! In den Werken DuPonts ist diese Vision heute praktisch Realität geworden. Die Unfallstatistik dieser Firma gilt als Maßstab für die Chemiebranche. Ein Geschäftsbereich befasst sich daher heute ausschließlich mit der Beratung anderer Unternehmen in Sicherheitsfragen.<sup>15</sup>

In der Arbeitswelt halten wir es heutzutage für selbstverständlich, dass kein Mitarbeiter Schaden an Leib und Leben nehmen soll. Kein

---

<sup>14</sup> VCD Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.), Vision Zero-Der Masterplan Seite 3

<sup>15</sup> [www.DuPont.com](http://www.DuPont.com)

Unfall würde hier akzeptiert werden. Diese Idee auf den Straßenverkehr zu übertragen klingt zunächst utopisch.

Der schwedische Leiter des Zentralamtes für Straßenverkehr Claes Tingvall hat diese Vision im Jahr 1997 auf den Verkehrsbereich übertragen. Im Oktober 1997 verabschiedete das schwedische Parlament das Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“.

Bis zum Jahr 2020 ist es das politische Ziel Schwedens, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Verkehr auf Null zu bringen.

Bei diesem Konzept wird unter Anderem berücksichtigt, dass man den Menschen und insbesondere Kinder nicht so schulen kann, dass sie keine Fehler mehr machen.

Wie bereits erörtert ist es gerade Kindergartenkindern gar nicht möglich sich dem Verkehrssystem anzupassen. Es ist also gar nicht vermeidbar, dass sie Fehler machen.

Die Grundphilosophie der schwedischen „Vision Zero“ ist es daher, die Sicherheit aller Elemente im Verkehrssystem so weit zu steigern, bis das Gesamtsystem menschliches Versagen bzw. Fehlverhalten so toleriert, dass niemand mehr getötet bzw. schwer verletzt wird.

Bei der Vision Zero zählt daher nicht nur die Verantwortung des Einzelnen, wenn es zu einem Unfall kommt.

Entscheidend ist es daher für Vision Zero, dass alle einzelnen Komponenten als System verstanden werden, das ineinandergreift: Polizei, Politik, Verkehrsbehörden, Autohersteller, Versicherungen und Unternehmen werden in die Verantwortung genommen. Jede Ebene verpflichtet sich, ihren maximal möglichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten und mit anderen zusammen zu arbeiten. Die technischen Möglichkeiten in allen relevanten Bereichen müssen zur Optimierung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden.

Teil dieses Konzeptes war es z.B. auch, starre Objekte am Straßenrand, wie .B. Bäume oder Felsen zu entfernen, oder auch die Einführung fortschrittlicher Technologien der schwedischen Autoindustrie wie z.B. den Dreipunktgurt.

Aber auch im Bereich der Verkehrserziehung mit Kindern wurden hier neue Wege bestritten. So wurde in der schwedischen Stadt Lidköping das erste lokale Vorbildprogramm der Vision Zero aufgelegt.

In der Verkehrserziehung wurden ganz wesentlich die Eltern mit einbezogen, mit der verborgenen Absicht, dass die Kinder die Eltern beaufsichtigen und auf Fehlverhalten aufmerksam machen.

Auch in anderen Ländern der europäischen Union werden mittlerweile große Teile der „Vision Zero“ adaptiert. Das Verkehrskonzept der Niederlande weist große Ähnlichkeit mit dem schwedischen Verkehrskonzept auf. In den Niederlanden läuft seit Anfang der Neunziger Jahre das Programm „Sustainable Safety“. Hinter diesem Programm steckt das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 gegenüber 1986 zu halbieren und die Zahl der Verletzten um 40 % zu senken.

Vision Zero propagiert radikal das Menschenrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Gegenwärtig wird in Deutschland noch abgewogen zwischen den gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen und den Anforderungen an ein sicheres Verkehrssystem. Vision Zero (auch in NRW!) dagegen basiert auf dem ethischen Grundsatz, dass die körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer nicht verhandelbar ist. Für die individuelle Mobilität dürfen keine Opfer in Kauf genommen werden.

## 7 Schlussbetrachtung

Die Polizei leistet eine moderne und professionelle Verkehrssicherheitsarbeit. Es ist positiv zu bewerten, dass sie die Präventionsarbeit bereits im Vorschulalter ansetzt, um die Kinder auf ihrem schwierigen Weg in den gefährlichen Verkehrsalltag vorzubereiten und dorthin zu begleiten.

Die Untersuchungen der Leistungsfähigkeiten von Vorschulkindern haben gezeigt, dass hier die Grundsteine für psychische und physische Fähigkeiten gelegt werden müssen, damit die Kinder anschließend sicher ihren Schulweg zu Fuß oder auf dem Fahrrad bewältigen können. Die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung in Form von Fußgängertraining sowie auch das Radfahrtraining sind sicherlich wertvolle Erfahrungen für die Kinder im Vorschulalter.

Die Verkehrserziehung ist jedoch auch weiterhin in erster Linie die Aufgabe der Eltern, erst nachrangig kann die Polizei hier als Einflussinstanz gelten.

Die Steigerung der erkennbaren polizeilichen Präsenz und somit eine Steigerung des subjektiven Entdeckungsrisikos zur Verringerung der Verkehrsverstöße wäre im Bereich der präventiven Verkehrsüberwachungsmaßnahmen wünschenswert, ist jedoch vom Kräfteansatz her nicht umsetzbar.

Mit höherem Personalaufwand ließe sich auch die Dichte der Schulwegsicherung verbessern, so dass Schulen und Kindergärten häufiger in den Genuss der absolut sinnvollen Schulwegsicherung kämen.

Die seit Jahren stetig rückläufige Zahl der Verletzten und Verkehrstoten ist sicher auch ein Erfolg der aktuellen Verkehrssicherheitsarbeit.

Es reicht jedoch bei weitem nicht aus, sich mit den erreichten Zahlen zufrieden zu geben. Hier müsste es das Ziel sein, die Philosophie der Vision Zero zu verinnerlichen und deren Bausteine auch in Deutschland konsequenter umzusetzen.

## **8 Literaturverzeichnis**

Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen Handbuch für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, Auflage 2004

Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen -Referat für Verkehrsangelegenheiten- Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, Abschlussbericht



Programm Polizeiliche Prävention der Länder und des Bundes, Handbuch für die polizeiliche Praxis; Prävention auf einen Blick; Ausgabe 2004

Limbourg, Maria; Universität Essen, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar 1998; Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht?

Limbourg, Maria; Universität Essen, Bericht über die Tagung „Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr-Forderungen an die Praxis. St.Gallen, 1997

Limbourg, Maria; Universität Essen, Mobilität im Kindesalter

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., Bonn 2004 Vision Zero-Null Verkehrstote, Der Masterplan

#### **Zitate und Quellen aus dem Internet (Stand 25.01.2008):**

[www.polizei.nrw.de](http://www.polizei.nrw.de)

[www.nrw.de](http://www.nrw.de)

[www.im.nrw.de](http://www.im.nrw.de)

[www.polizei-beratung.de](http://www.polizei-beratung.de)

[www.kinderfahrradladen.de](http://www.kinderfahrradladen.de)

(Kinder können Gefahren des Straßenverkehrs nicht abschätzen)

[www.kapo.lu.ch](http://www.kapo.lu.ch)

(Kantonspolizei Luzern; Wie verhalten sich Kindergartenkinder und junge Schulkinder im Straßenverkehr?)

[www.dupont.com](http://www.dupont.com)

[www.vision-zero.de](http://www.vision-zero.de)

[www.sweden.se](http://www.sweden.se)

(Vision Zero)

## **9 Erklärung**

Hiermit versichere ich, Karsten Gores, PK/KB, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt und dabei ausschließlich die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Dinslaken, 27.01.2008

.....Karsten Gores