

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW  
Abteilung Duisburg



## **Verkehrsunfallprävention der Polizei in der Sekundar- stufe I**

**- Schüler als Radfahrer -**

Seminararbeit im Rahmen des Seminars

„Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung“

Gestellt durch PHK Horst Wolf

vorgelegt von

Stephan Licht, POM/KB, Kurs P 05/05

Duisburg im Februar 2007

## Inhaltsverzeichnis

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>Einleitung</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>2.</b>  | <b>Darstellung der Erforderlichkeit von Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I</b> ..... | <b>3</b>  |
| 2.1        | Verunglückte Radfahrer bei Verkehrsunfällen.....   | 4         |
| 2.1.1      | Verunglückte Radfahrer der Sekundarstufe I bei Verkehrsunfällen.....                       | 4         |
| 2.1.2      | Verunglücken Jungen häufiger als Mädchen bei Fahrradunfällen?.....                         | 5         |
| 2.2        | Die Schwere der Folgen.....  | 6         |
| 2.3        | Gründe von Seiten der Wissenschaft.....  | 7         |
| <b>3.</b>  | <b>Erlasslage</b> .....  | <b>8</b>  |
| 3.1        | Inhalte und Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit.....                                       | 8         |
| <b>4.</b>  | <b>Wie werden Schulen mit Schulungsbedarf ermittelt?</b> .....                             | <b>10</b> |
| <b>5.</b>  | <b>Zeitaufwand der Verkehrssicherheitsberatung</b> .....                                   | <b>10</b> |
| <b>6.</b>  | <b>Kontaktaufnahme durch die Verkehrssicherheitsberater mit den Schulen</b> .....          | <b>11</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Radfahraufbaukurs</b> .....   | <b>11</b> |
| 7.1        | Aufbau des Radfahraufbaukurses.....  | 12        |
| 7.1.1      | Theorie.....   | 12        |
| 7.1.2      | Praxis.....  | 13        |
| 7.1.3      | Wie geht es weiter?.....   | 14        |
| 7.1.3      | Prüfung.....   | 15        |
| 7.2        | Weitere Beschulung der Schüler.....  | 15        |
| <b>8.</b>  | <b>Projekt „Stützpunktschulen“ der Kreisverwaltung Wesel</b> .....                         | <b>16</b> |
| <b>9.</b>  | <b>Literaturnachweis</b> .....   | <b>17</b> |
| <b>10.</b> | <b>Anlagen</b>   |           |

## **1. Einleitung**

Die Statistik aller Verkehrsunfälle für das Land NRW im Jahr 2006<sup>1</sup> zeigt, dass es sich bei 19,81 % aller Unfälle mit Personenschaden um Radfahrerunfälle handelt. Bei genauerer Betrachtung kann festgestellt werden, dass oftmals Jugendliche an solchen Unfällen beteiligt waren. Ihr Anteil macht 13,48 % der Radfahrerunfälle aus. Daraufhin lässt sich vermuten, dass eine Verkehrserziehung auch bei Jugendlichen noch erforderlich ist und die Radfahrprüfung im Grundschulalter längst nicht ausreichend ist.

Im Folgenden findet eine Betrachtung des Kreises Wesel statt. Die Gesamtstatistik aller verunglückten Radfahrer soll der Statistik der verunglückten Radfahrer der Sekundarstufe I (Kinder der Altersgruppe 10-14) gegenübergestellt werden. Daraus soll einerseits die Entwicklung der Anzahl von verunglückten Radfahrern der Sekundarstufe I bei Verkehrsunfällen im Zeitverlauf dargestellt werden. Andererseits soll die Zahl aller Radfahrernfälle mit Personenschaden mit der Zahl der verunglückten Radfahrer der Sek. I ins Verhältnis gesetzt werden. Aus diesen Auswertungen soll die Notwendigkeit der Verkehrserziehung in der Sek. I begründet werden. Schließlich werden im Rahmen dieser Arbeit mögliche Maßnahmen beschrieben.

## **2. Darstellung der Erforderlichkeit von Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I**

Durch das Dezernat GS 3 der KPB Wesel wurde eine kreisweite Auswertung der Verkehrsunfallstatistik für die Jahre 2002-2006 durchgeführt. Die Auswertung erfolgte in der Landesdatenbank SERVUS (Siegburger Erfassungs- und Rechercheanwendung zur Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung). Sie stellt die Fortsetzung der alten Datei VUD/NRW dar. In dieser Datenbank kann in den einzelnen Behörden nach Straßenklassen, Unfallstellen, Altersgruppen, Geschlecht und verschiedenen Berichtszeiträumen wie Monaten oder Jahren recherchiert werden.

Bei der Auswertung der Datenbank ergeben sich jedoch zwei Probleme. Zum einen kann keine Aussage zur Gesamtzahl der Unfälle getroffen werden, da lediglich die Anzahl der Verunglückten dokumentiert wird. Die 15 Jährigen werden bereits der nächsthöheren Altersgruppe zugerechnet und lassen sich

---

<sup>1</sup> SERVUS

nicht einzeln auswerten. Radfahrer sind in der Statistik unter der Verkehrsbeteiligungsnummer 71 zu finden.

## 2.1 Verunglückte Radfahrer bei Verkehrsunfällen

Als Grundlage für die Auswertung wurde die Gesamtunfallstatistik der Verkehrsteilnehmergruppe Radfahrer für den Kreis Wesel ab dem Jahr 2002 herangezogen. Auf sie soll im Rahmen dieser Seminararbeit jedoch nicht weiter eingegangen werden. Sie soll vielmehr nur der prozentualen Darstellung der beteiligten Schüler der Sekundarstufe I dienen.

|      | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete |
|------|-----------------|-----------------|----------|
| 2002 | 460             | 87              | 4        |
| 2003 | 501             | 95              | 6        |
| 2004 | 513             | 99              | 2        |
| 2005 | 521             | 117             | 4        |
| 2006 | 492             | 85              | 2        |

### 2.1.1 Verunglückte Radfahrer der Sekundarstufe I bei Verkehrsunfällen

Die folgende Statistik zeigt, dass die Anzahl der verunglückten Radfahrer der Sekundarstufe I im Kreis Wesel in den letzten fünf Jahren stets sehr hoch war. In Zahlen ausgedrückt heißt das für die letzten fünf Jahre:

|      | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete |
|------|-----------------|-----------------|----------|
| 2002 | 98              | 12              | 0        |
| 2003 | 104             | 14              | 0        |
| 2004 | 114             | 10              | 0        |
| 2005 | 99              | 10              | 0        |
| 2006 | 114             | 9               | 0        |

Vergleicht man nun die beiden Statistiken miteinander, so stellt man fest, dass auf die letzten fünf Jahre gesehen 21,29 % der Leichtverletzten und 11,55 % der Schwerverletzten auf Radfahrer der Sekundarstufe I zurückfallen. Als positiver Aspekt bleibt zu berücksichtigen, dass in den letzten fünf Jahren kein

Radfahrer dieser Altersgruppe im Kreis Wesel tödlich verletzt wurde. Dies mag unter anderem daran liegen, dass die Struktur im Kreis eher ländlich ist und somit viele Schüler mit ihrem Fahrrad zur Schule fahren müssen. Allerdings liegt die Hauptunfallzeit nicht, wie zunächst zu erwarten wäre in den Morgenstunden, also auf dem Weg zur Schule, sondern in den Mittags- bis Abendstunden von 11:00 Uhr - 19:00 Uhr. Dies erklärt sich dadurch, dass die Schüler auf dem Weg zur Schule häufig in größeren Gruppen fahren. In solchen Gruppen ist es weniger gefährlich, wenn einzelne zum Beispiel ohne Licht fahren. Sie werden vom Rest der Gruppe geschützt. Weiterhin werden die Radfahrer in Gruppen nicht so leicht übersehen, da diese leichter ins Auge fallen als einzelne Radfahrer.

Weiterhin lässt sich die Zunahme der Unfallbeteiligten in der Altersgruppe dadurch erklären, dass in dieser Zeit die Pubertät einsetzt. Dies führt vor allem bei den Jungen dazu, dass sie sich gegenseitig mit ihren Fahrrädern imponieren wollen, oder auch gleichaltrigen Mädchen zeigen wollen, wie gut sie ihre Fahrräder unter Kontrolle haben. Dies geschieht meist in Form von Rennen gegeneinander, schnelles Fahren durch unwegsames Gelände oder einfaches aufeinander Zufahren, um so ausprobieren, wer als erster ausweicht. Weiterhin bleibt auch festzuhalten, dass Jungen häufiger mit dem Rad unterwegs sind als Mädchen.

### **2.1.2 Verunglücken Jungen häufiger als Mädchen bei Fahrradunfällen?**

An Hand der statistischen Auswertung für ganz Nordrhein-Westfalen ist diese Frage eindeutig zu beantworten. Während im Jahr 2006 955 Mädchen bei Fahrradunfällen verunglückten, verunglückten im gleichen Zeitraum 1.944 Jungen. Dies stellte einen Unterschied von 49,13 % dar. Dies dürfte sich aus den bereits im letzten Absatz des Abschnitts 2.1.1 dargelegten Gründen erklären.

## **2.2 Die Schwere der Folgen**

Gerade das zuvor aufgezeigte Imponierverhalten birgt eine Menge von Gefahren in sich. Dies schlägt sich in drei Bereichen nieder:

### **2.2.1. Körperschäden**

Durch die bei solchen Fahrradrennen erreichten Geschwindigkeiten und die, im weiteren Verlauf unter Punkt 1.4 aus Sicht der Wissenschaft beschriebene eingeschränkte Verkehrstauglichkeit auf dem Fahrrad bis zum Erreichen des 14. Lebensjahres, kommt es häufig zu Stürzen oder Kollisionen.

Bei Stürzen kommt es häufig zu Prellungen und Brüchen an den Extremitäten, sowie zu Schädelverletzungen. In den wenigsten Fällen kommt es lediglich zu leichten Verletzungen, wie Schürf- oder Platzwunden.

Die meisten dieser Verletzungen könnten durch das Tragen von Schutzkleidung, gerade bei Fahrten durch unwegsames Gelände und im Besonderen durch das grundsätzliche Tragen eines Schutzhelmes beim Fahrradfahren vermieden werden.

Ein weiteres Risiko welches zu Verletzungen führt, ist das Fahrrad an sich. Die Konstruktion weist keinerlei Knautschzonen auf, welche Stürze oder Zusammenstöße abfangen oder abdämpfen könnten.

### **2.2.2. Sachschäden**

Im Rahmen von Stürzen oder Zusammenstößen kommt es zum einen zu Beschädigungen an den beteiligten Fahrrädern, sowie bei Zusammenstößen mit Kraftfahrzeugen zu Beschädigungen an diesen.

Da das Fahrrad an sich nicht übermäßig stabil ist, verkratzen und verbiegen einzelne Teile sehr schnell. Gerade bei Zusammenstößen mit „stärkeren“ Fahrzeugen, wie Pkw oder Lkw, entstehen erhebliche Beschädigungen, die Fahrräder auch unbrauchbar werden lassen. Gerade bei Zusammenstößen mit Lkw kommt es nicht selten vor, dass das Fahrrad überrollt wird.

### **2.2.3. Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer**

Dadurch, dass die Kinder die Fahrräder in diesem Alter noch nicht richtig beherrschen können und auch Geschwindigkeiten noch nicht richtig einschätzen können, ist eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nie ausgeschlossen. Weiterhin kommt hinzu, dass Kinder ab dem 10. Lebensjahr keine Gehwege

mehr benutzen dürfen und somit, wenn keine Radwege vorhanden sind, auf der Fahrbahn neben den übrigen Verkehrsteilnehmern fahren müssen.

### 2.3 Gründe von Seiten der Wissenschaft

Bei der Suche nach den Ursachen kindlicher Unfallverwicklung spielen die physischen Bedingungen eine Rolle. Zu den physischen Bedingungen gehören sowohl der körperliche Entwicklungsstand wie auch die Leistungsfähigkeit im Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsbereich<sup>2</sup>.

Die physiologischen Bedingungen bilden die Grundlage der Gefahrenwahrnehmung. Hierbei hat sich gezeigt, dass das Wahrnehmen von Risiken ein Prozess ist, der sich mit dem Lebensalter entwickelt. Speziell für die Radfahrer geht es zum einen um Diskrepanzen beim Abschätzen von Entfernungen und zum anderen um Diskrepanzen bei Geschwindigkeitsschätzungen.

H.T. Zwahlen<sup>3</sup> zeigte bereits 1975, dass das Entfernungsschätzen von Kindern mit größeren Unsicherheiten behaftet ist als bei Erwachsenen. Er verglich hierzu Kinder zwischen 6 und 13 Jahren, mit Erwachsenen zwischen 22 und 30 Jahren. B.F. Schlag<sup>4</sup> vermutet, dass der Grund hierfür in den noch nicht voll ausgebildeten physiologischen Voraussetzungen der Tiefenschärfewahrnehmung liegt. Letztere ist erst ab neun Jahren voll ausgeprägt. Weiterhin ist zu dem Experiment von Zwahlen zu sagen, dass er für das Abschätzen von Entfernung geparkte Fahrzeuge benutzte. Da es die Kinder im Straßenverkehr jedoch mit fahrenden Fahrzeugen zu tun haben, wirkt dies erschwerend und das Alter von neun Jahren sollte hiernach dann als Grenze für das Erreichen der entsprechenden Leistungsfähigkeit eher als zu niedrig angesehen werden.

Ein weiterer Aspekt ist das richtige Einschätzen von Geschwindigkeiten. Die Fähigkeit zu solchen Schätzungen erreicht man regelmäßig erst gegen Ende des ersten Lebensjahrzehnts. Es gilt hierbei jedoch zu beachten, dass eine Voraussetzung hierfür das zuvor genannte Entfernungsschätzen ist. Verlässliche Geschwindigkeitsschätzungen können von Kindern also erst gemacht werden, wenn sie über die Fähigkeit verfügen, Entfernungen richtig einzuschätzen. B.F. Schlag<sup>5</sup> stellte hierzu fest, dass Erwachsene die Geschwindigkeit von sich

---

<sup>2</sup> Aus Uniroyal Verkehrsuntersuchung 21

<sup>3</sup> ZWAHLEN 1975, Seite 104 - 114

<sup>4</sup> SCHLAG 1980

<sup>5</sup> SCHLAG 1980, Seite 29

bewegenden Fahrzeugen an Hand des Fahrzeugtyps und der Entfernung taxieren. Dies ist laut B.F. Schlag Kindern keinesfalls vor dem achten Lebensjahr möglich.

Das Radfahren erfordert eine Reihe motorischer Fähigkeiten. Hierzu gehören das Rad im Gleichgewicht zu halten, Bremsen, Spurhalten, Kurvenfahren sowie Auf- und Absteigen. Gleichzeitig sind jedoch auch verkehrsbezogene Fähigkeiten gefragt, und dies in größerem Maße als bei Fußgängern. Hierzu gehören Verkehrswissen und Verständnis für die Situation, die Wahrnehmung relevanter Informationen, seien dies nun Elemente der Fahrbahn oder auch andere Verkehrsteilnehmer. M. Limbourg<sup>6</sup> stellt hierzu fest, dass das Erlernen dieser Fähigkeiten nicht kontinuierlich, sondern in Entwicklungsschüben verläuft. Diese Entwicklungsschübe sind zwischen 7 und 8 Jahren und nochmals zwischen 13 und 14 Jahren feststellbar. So verbessert sich das einhändige Fahren deutlich, auch haben Neunjährige weniger Schwierigkeiten mit dem Auf- und Absteigen. Erst ab dem 14. Lebensjahr steigt dagegen die Fähigkeit rapide, sich langsam mit dem Fahrrad in engen Fahrräumen zu bewegen.

### **3. Erlasslage**

In diesem Punkt soll Bezug auf den politischen Auftrag für den Bereich der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit an Hand zweier Erlasse genommen werden.

Zum einen handelt es sich um den Erlass „Grundsätze der Polizeiarbeit“. In diesem Erlass werden die Kernaufgaben der Polizei festgelegt. Es handelt sich hierbei um die Einsatzbewältigung / Gefahrenabwehr, die Kriminalitätskontrolle und die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit. Hieraus ergibt sich, dass es Aufgabe der Polizei ist, durch Verkehrssicherheitsarbeit zur Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle sowie zur Minderung der Folgen für Unfallopfer beizutragen.

Zum andern gibt es den Erlass „Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen“ in seiner Entwurfsfassung vom 14.09.2006. Eine neue Aussage in diesem Erlass besagt, dass die Verkehrserziehung vorrangig Aufgabe von Erziehungsberechtigten, Kindergärten und Schulen ist; dabei werden sie von der Polizei unterstützt.

---

<sup>6</sup> LIMBOURG 1995, Seite 36



Auf die Inhalte und Ziele der beiden Erlasse werde ich im nächsten Absatz näher eingehen.

### **3.1 Inhalte und Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit**

Die Ziele der Verkehrsunfallprävention können an fünf kurzen prägnanten Leitsätzen dargestellt werden. Diese lauten:

- Förderung normgerechten und sozialadäquaten Verhaltens von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern
- Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung
- Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen im Verkehrsraum
- Opferschutz und die Vermittlung von Opferhilfe nach Unfällen mit Getöteten oder Schwerverletzten.

Die beiden Erlasse stellen die Wege, die zur Erreichung der vorgenannten Ziele beschritten werden sollen explizit dar.

- Problemorientierte Verkehrsunfallprävention unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes hat Priorität. Sie soll zeitnah auf behördenspezifische Verkehrsprobleme reagieren.

Hierunter versteht man das stetige Auswerten von Unfalllagebildern, um Unfallbrennpunkte schnell festzustellen, um daraufhin geeignete Maßnahmen zu deren Bekämpfung treffen zu können. Ein weiteres Anwendungsgebiet wird in Abschnitt 4 beschrieben.

- Daneben wendet sich Verkehrsunfallprävention nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie soll das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, positive Verhaltensmuster geben und partnerschaftliches Verhalten fördern.

Diesem Punkt wird durch die Einteilung der Bevölkerung in verschiedene Zielgruppen, unter Berücksichtigung des „Handbuch Verkehrsunfallprävention“, Rechnung getragen. Demnach wird unterschieden in Elementarbereich, Primarbereich, Sekundarstufe I und Jugendliche (15 bis 17 Jahre)

Sekundarstufe II, "Junge Erwachsene" -18 bis 24 Jahre-, Erwachsene -25 bis 64 Jahre- und Senioren ab 65 Jahren.

Als Themenschwerpunkte für die Sekundarstufe I sind vorgegeben

- Vermittlung von Grundinformationen und Durchführung praktischer Übungen in Zusammenarbeit mit Erziehungsberechtigten und Kindergärten.
- Aufbauende, systematische Weiterführung mit altersspezifischen Lerninhalten und Übungen als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer in Kraftfahrzeugen und Benutzer des ÖPNV.

Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen als besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer sollen landesweit möglichst einheitlich die im "Handbuch Verkehrsunfallprävention" beschriebenen Inhalte vermittelt werden.

Mit diesem Erlass werden durch die Landesregierung zum ersten Mal engere Vorgaben der Verkehrssicherheitsarbeit gemacht. In den Jahren zuvor waren die Maßnahmen den Behörden selbst überlassen. Diese Vorgaben zeigen, dass das Land effektiver und einheitlicher der Verkehrsunfallbekämpfung gegenüber treten will.

#### **4. Wie werden Schulen mit Schulungsbedarf ermittelt?**

Im Kreis Wesel gibt es ca. 60 Schulen, die den Sekundarbereich I bedienen. Um für die einzelnen Schulen entsprechende Programme zusammenstellen zu können werden die elektronischen Unfalltypensteckkarten ausgewertet. Die Unfalltypensteckkarten werden durch die Daten der Unfallauswertungen gespeist. Auf diesen Karten ist dann an Hand der unterschiedlichen Farbpunkte zu erkennen, welche Ursache der Unfall hatte, wie häufig es an den einzelnen Stellen zu einem Unfall gekommen ist und zu welchen Folgen es dabei kam.

An Hand dieser Karten können die einzelnen Schulen sowie deren Einzugsbereiche angesehen werden und mit diesem Ausschnitt können die Unfallursachen ausgewertet werden. Diese Daten werden so für jede einzelne Schule ermittelt.

## **5. Zeitaufwand der Verkehrssicherheitsberatung**

Die ca. 60 weiterführenden Schulen im Kreis werden durch 10 Verkehrssicherheitsberater bedient. Hieraus lässt sich folgern, dass eine konsequente und dauerhafte Beratung in diesem Bereich nicht möglich ist. Die Beratung muss von daher schwerpunktmäßig je nach Art und Umfang der Probleme an den einzelnen Schulen erfolgen.

Hieraus ergibt sich, dass die Verkehrssicherheitsberatung nicht nur Aufgabe der Polizei sein kann. Die Aufgabe muss vielmehr durch die Schule, das heißt durch für diesen Bereich geschulte Lehrer, mitgetragen werden. Dies hat durch das eigenverantwortliche Vermitteln von dem im Lehrplan vorgesehenen Fachwissen bezüglich der Verkehrsregeln und -zeichen, sowie das Durchführen von fahrmotorischen Übungen für die Radfahrausbildung auf dem Schulhof zu erfolgen.

Die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I findet im Kreis Wesel schwerpunktmäßig in der Zeit von März bis zum Beginn der Sommerferien statt. Diese intensive Durchführung der Verkehrserziehung beansprucht ca.  $\frac{1}{4}$  der Gesamtarbeitszeit. Das heißt, dass ca. 250 Stunden in den Schulen verbracht werden, plus die Zeit die für die Vorbereitungen in den Schulen und die Vorbereitung im Büro benötigt wird. Insgesamt wird eine Stundenanzahl von ca. 300 erreicht.

## **6. Kontaktaufnahme durch die Verkehrssicherheitsberater mit den Schulen**

Nachdem die, wie in Kapitel 3 erwähnten, Unfalltypensteckkarten für die einzelnen Schulen ausgewertet worden sind, werden für jede dieser Schulen problemorientierte Konzepte erarbeitet. Diese richten sich dann speziell nach den Unfallursachen.

Sobald das Konzept erarbeitet worden ist, wird Kontakt mit dem jeweiligen Schulleiter aufgenommen. In einem gemeinsamen Gespräch zwischen Schulleiter und Verkehrssicherheitsberater werden die Probleme erörtert und eine gezielte Beratung angeboten. Der Schulleiter entscheidet daraufhin, in welchem Umfang die Verkehrserziehung durchgeführt werden soll. Nachdem der Schule Termine vorgeschlagen wurden, wird die weitere Vorbereitung im Anschluss eigenverantwortlich durch die Schule organisiert. Unter organisieren ist

hier zum einen die Vorbereitung der Schüler im Unterricht durch das Lehren und Überprüfen der Verkehrsregeln durch die Lehrer zu verstehen, sowie dass die Räumlichkeiten für den Tag zur Verfügung stehen und dass die Schüler auch zahlreich zugegen sind.

## **7. Radfahraufbaukurs**

Die Verkehrssicherheitsberatung besteht in der Sekundarstufe I mit Schwerpunkt Fahrradfahrer aus dem Radfahraufbaukurs. Dieser Kurs vertieft das Gelernte aus der Radfahrausbildung, welche im vierten Schuljahr durchgeführt wird. Im Folgenden wird der Aufbau eines solchen Radfahraufbaukurses beschrieben.

### **7.1 Aufbau des Radfahraufbaukurses**

Der Kurs setzt sich aus drei Elementen zusammen. Diese sind das Erlernen in der Theorie, das Üben in der Praxis und die Überprüfung des Erlernten in einer praktischen Übung. Der Zeiteinsatz für jedes Einzelne dieser Elemente beträgt etwa 90 Minuten. Der Kurs ist so aufgebaut, dass er durch einen einzelnen Verkehrssicherheitsberater durchgeführt werden kann.

#### **7.1.1 Theorie**

In der theoretischen Vorbereitung wird auf verschiedene Gefahrensituationen und Sicherheitsaspekte eingegangen. Dies wird durch das Verwenden von Schulungsmaterialien unterstützt.

Zum einen wird mit den Schülern das verkehrssichere Fahrrad besprochen. Eine Abbildung eines solchen Fahrrads kann hierbei mittels Overheadprojektor an die Wand projiziert werden. Hierbei wird im speziellen auf das Benutzen der Beleuchtung bei entsprechender Witterung, sowie das betriebsbereit halten dieser Einrichtungen gesprochen. Ein weiteres Hauptaugenmerk wird auf das Funktionieren und vorhanden sein von Bremsen gelegt.

Weiterhin wird den Schülern das Schutzpotenzial eines Helms vorgeführt. Hierzu wird ein Fahrradhelm mit einem Gewicht von 5 kg beschwert und dann mit der Helmschale nach unten aus einer Höhe von ca. 150 cm fallen gelassen.

Dieser Test ist mit den bei einem Fahrradsturz entstehenden Kräften gleichzusetzen. Nach diesem Sturz sind am Helm deutliche Beschädigungen an der Außenhülle zu erkennen, während das Innere des Helms unbeschädigt geblieben ist. Je nach Alter der Schüler können dann noch Bilder von Verkehrsunfällen bei denen Radfahrer beteiligt waren gezeigt werden. Die Schüler werden dann nach jedem Bild gefragt, ob der Radfahrer bei dem Unfall verletzt wurde oder nicht. Die Erfahrung der Verkehrssicherheitsberater ist hierbei, dass die Schutzwirkung des Helms eindeutig unterschätzt wird.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei der Erklärung des „Toten Winkels“, speziell bei Lkw. Hier kann den Schülern der Bereich des Toten Winkels an verschiedenen Folien, auf denen der Bereich, den der Lkw-Fahrer nicht übersehen kann, farblich hervorgehoben ist. Dieser Theoriebaustein wird im Praxisteil noch vertieft, indem die Schüler sich in einen Lkw, wenn verfügbar, setzen können um so selber durch eigene Wahrnehmung zu erfahren, in welchem Bereich neben und hinter einem Lkw sie nicht gesehen werden können.

### 7.1.2 Praxis

Nach dem Theorieblock wird auf dem Schulhof der vom ADAC entwickelte Parcours mit dem Namen „Meister auf zwei Rädern“ aufgebaut. Bevor dieser Parcours jedoch befahren wird, werden die Fahrräder der Kinder noch einem Sicherheitscheck unterzogen. Dieser Check wird in der Regel durch einen Bezirksbeamten durchgeführt. Hier werden dann alle sicherheitsrelevanten Einrichtungen überprüft. Der Parcours besteht aus sieben Stationen, die im Folgenden beschrieben werden sollen.

#### 1. Spurbrett

Hier müssen die Kinder mit ihrem Fahrrad über ein an den Seiten erhöhtes Brett fahren und müssen dabei ihr Gleichgewicht halten.

#### 2. Kreisel

Der Kreisel hat einen Durchmesser von acht Metern. In der Mitte steht ein Stativ, an dem eine Kette befestigt ist. Am anderen Ende der Kette befindet sich ein Handgriff, welcher auf einem anderen Stativ abgelegt ist. Die Kinder müssen den Handgriff aufnehmen und eine Runde um das mittige Stativ fahren, wobei die Kette auf Spannung gehalten werden soll. Nach der Runde muss der Handgriff wieder auf dem Stativ abgelegt werden. Die Erfahrung hat gezeigt,

dass die wenigsten Schüler diesen Test auf Anhieb bestehen. Mädchen sind hierbei meist erfolgreicher.

### 3. Achter

Diese Übung beschreibt eine Acht. Der große Kreis hat einen Innen- von 5 Metern und einen Außendurchmesser von 5,50 Metern. Der kleine Kreis hat die Abmessungen von 2,80 Metern Innen- und 3,30 Metern Außendurchmesser. Die Fahrspuren sind hierbei mit Holzklötzen gekennzeichnet. Die 8 muss einmal umfahren werden. Hier hat sich gezeigt, dass die Konzentration bei den Schülern extrem nachlässt, sobald ein Klotz fällt. Meist fallen dann Weitere.

### 4. Slalom

Der Slalomparcours wird mit sieben Lübecker Hüten aufgebaut. Die ersten beiden Zwischenräume haben einen Abstand von 3,50 Metern, die Zweiten haben einen Abstand von 3,00 Metern und die letzten Beiden haben einen Abstand von 2,50 Metern.

### 5. Torstangen

Bei den Torstangen handelt es sich um selbstaufrichtende Stangen. Diese werden in einem seitlichen Abstand von maximal einem Meter aufgestellt. Die Entfernung der paarigen Torstangen richtet sich nach dem Alter der Teilnehmer.

### 6. Schrägbrett

Das Schrägbrett ist ca. 3 Meter lang und ist schräg zur Fahrtrichtung aufgestellt. Hier sollen die Schüler lernen, wie das Fahrrad auf dem Brett gehalten werden kann, ohne dass es die Straße berührt.

### 7. Bremstest

Hierzu wird eine Fläche mit vier Lübecker Hüten abgesteckt. Diese Fläche ist in etwa so lang wie ein Fahrrad und etwas breiter als der Fahrradlenker. Die Kinder sollen hier lernen, wie sie beide Bremsen am Fahrrad richtig einsetzen. Das Hinterrad sollte bei diesem Test nicht aufsteigen.

Für diesen Parcours werden pro Kind etwa zwei Minuten eingeplant.

### **7.1.3 Wie geht es weiter?**

Im Anschluss wird in Absprache mit der Schule eine Teststrecke festgelegt, auf der in der folgenden Zeit geübt werden soll. Doch dazu später mehr. Diese Teststrecke wird durch einen Verkehrssicherheitsberater abgegangen und skizziert. Das Skizzieren geschieht heutzutage in der Regel durch PC gestützte Routenplaner oder Ausschnittskopien aus Stadtplänen. Diese Strecken sollen in der Regel 1,5 Kilometer lang sein. Die ausgearbeiteten Strecken werden den Lehrern und Eltern bereits vorab zur Verfügung gestellt, damit sie mit den Kindern schon mal üben können.

An einem vereinbarten Termin wird die Strecke durch einen Verkehrssicherheitsberater oder Bezirksbeamten mit der Schulklasse abgegangen oder abgefahren. Hier ist es dann vorgesehen, dass vor gefährlichen Stellen oder Verkehrsregelnden Zeichen angehalten wird. Von dort aus werden den Schülern die einzelnen Gefahren erläutert.

In den nächsten zwei Wochen übt die Schule teilweise unter Beteiligung eines Bezirksbeamten. Die Schulen stehen weiterhin in der Verantwortung selbstständig mit ihren Schülern zu üben. Dies kann sowohl auf der Straße, als auch auf dem Schulhof geschehen.

### **7.1.3 Prüfung**

Die Prüfung, es handelt sich hierbei um eine fahrpraktische Prüfung, findet auf der bereits zuvor erwähnten Teststrecke statt. Die Prüfung wird mit Unterstützung von Eltern und Schülern älterer Jahrgangsstufen durchgeführt. An jeder Kreuzung / Einmündung, sowie an jeder gefährlichen Stelle befindet sich dann eine prüfende Person. Jeder dieser Prüfer hat eine Liste, auf welcher er einträgt, welcher Schüler sich richtig oder falsch verhalten hat.

Die Bögen werden nach der Prüfung ausgewertet und der Schule übergeben.

An dieser Stelle ist die Arbeit der Verkehrssicherheitsberater beendet.

## **7.2 Weitere Beschulung der Schüler**

Die in den Prüfungsbögen festgestellten Defizite sollen in Eigenleistung der Schule besprochen und erneut geübt werden, um sie somit zu beheben.

## **8. Projekt „Stützpunktschulen“ der Kreisverwaltung Wesel**

Vor kurzem wurde von der Kreisverwaltung Wesel das Projekt „Stützpunktschulen“ begonnen. Ziel dieses Projektes soll es sein, Schulen mit Übungs-rädern, Helmen und Warnwesten auszustatten. Dies soll dazu führen, dass die Fahrradausbildung besser durchgeführt werden kann. Noch nicht ausgerüsteten Schulen soll es an den Stützpunktschulen ermöglicht werden, auf deren Schulhof zu üben. Bis jetzt wurden zwei Grundschulen ausgerüstet. Das Projekt soll im Laufe der Zeit auch auf weiterführende Schulen ausgeweitet werden. Dies kann aus Kostengründen allerdings noch eine gewisse Zeit dauern. Nähere Angaben können zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht gemacht werden.

## **9. Fazit**

Nach meinem Dafürhalten ist es zur dauerhaften Senkung der Verkehrsunfälle und deren Folgen unerlässlich die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I fortzusetzen bzw. aufzufrischen. Dies begründe ich unter anderem mit den Aussagen, die ich unter Abschnitt 2.3. aufgeführt habe. Weiterhin ist festzustellen, dass sich Kinder ab dem Besuch einer weiterführenden Schule anders auf ihrem Fahrrad verhalten. Dies lässt sich bei im Streifendienst durchgeführten Schulwegkontrollen und auch im Privaten immer wieder feststellen. Solchen Entwicklungen kann mit einer effektiven Verkehrserziehung entgegengewirkt werden.



Literaturverzeichnis

ZWAHLEN, H.T., Distance judgement capabilities of children and adults in a Pedestrian situation, ZfV 21 (1975) No. 2, S. 104-114

SCHLAG, B.F., Kinder und Verkehrsumwelt - Untersuchung zu Entstehungsbedingungen

ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J., Kinder in Gefahr - Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr

Erlass „Grundsätze der Polizeiarbeit“

Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen, RdErl. d. Innenministeriums v. . .2006 - 41 - 61.03.01 – 3, Entwurf einer Neufassung, Stand 14.09.2006

Handbuch Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, Polizei Nordrhein-Westfalen

Die weiteren Informationen entstammen einem Gespräch mit PHK Hermann Nagels, Verkehrssicherheitsberater im Kreis Wesel, im Januar 2007.

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

Stephan Licht, POM/KB