

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW  
Abteilung Duisburg

## **Verkehrsunfallprävention der Polizei in der Sekundarstufe I**

### **Kinder/Jugendliche als Radfahrer**

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

vorgelegt von  
Stephan Nagels, KA, P06/03

Duisburg, im März 2008

# Inhaltsverzeichnis

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	3
<b>2. Ist die Verkehrserziehung in der Sek I noch sinnvoll?</b> .....	3
2.1 Schüler der Sek I aus wissenschaftlicher Sicht.....	4
2.1.1 Physiologische Ursachen.....	4
2.1.2 Psychologische Ursachen.....	6
<b>3. Unfallstatistiken</b> .....	8
3.1 Verunglückte Radfahrer aller Altersklassen .....	8
3.2 Verunglückte Radfahrer der Sek I .....	8
<b>4. Erlasslage</b> .....	10
4.1 Ziele der Verkehrsunfallprävention .....	11
4.2 Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention .....	11
<b>5. Radfahraufbaukurs</b> .....	12
<b>6. Fazit</b> .....	13
<b>7. Literaturverzeichnis</b> .....	14

# 1 Einleitung

In dieser Seminararbeit zum Thema Unfallprävention bei der Polizei werfe ich zu Beginn die Frage auf, ob eine gezielte Verkehrserziehung in den Klassen 5-10 an den weiterführenden Schulen speziell für Radfahrer noch sinnvoll ist, nachdem bereits an den Grundschulen in der 4. Klasse die Radfahrprüfung durchgeführt wurde.

Ich führe hierzu im Laufe der Arbeit verschiedene Statistiken an, um zu verdeutlichen, dass Kinder im Alter von 10-15 Jahren überproportional hoch bei Fahrradunfällen verunglücken.

Ich werde verschiedene Gesichtspunkte der Wissenschaft anführen, um Gründe für diese Statistiken zu liefern.

Ich vertiefe in diesem Zusammenhang die Punkte der psychologischen Entwicklung von Kindern in diesem Alter und zeige auf, warum gerade Jungen in der Sekundarstufe I mit dem Fahrrad verunglücken.

Nachdem ich Gründe geliefert habe, warum eine Verkehrserziehung auch in der Sek I noch nötig ist, zeige ich, nach einem kurzen Exkurs zur Aktuellenaktuellen Erlasslage, wie die Verkehrserziehung für die Sekundarstufe I im Kreis Wesel aussieht.

## 2. Ist die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I noch sinnvoll?

In der Kreispolizeibehörde Wesel, auf die ich mich in meiner Seminararbeit berufe, wurde eine Unfallstatistik für den Landrat Wesel ausgewertet, die sich auf die Jahre 2002 bis 2007 bezog. Zur Auswertung benötigte Daten wurden aus der Datenbank „Servus“<sup>1</sup> entnommen.

In dieser Datenbank wird neben den einzelnen Behörden auch nach Straßenklassen, Unfallstellen, Altersgruppen, Geschlecht und so weiter unterteilt.

Die folgenden Punkte sollen Klarheit darüber verschaffen, ob eine gezielte Verkehrserziehung auch noch nach dem Grundschulalter erforderlich ist.

Ich beziehe mich hierbei neben den schon angesprochenen, ausgewerteten Unfallstatistiken auch auf den einheitlichen Konsens der Wissenschaft und sowohl physiologische als auch psychische Eigenheiten der Kinder im Alter von 10-15 Jahren, welche Gründe dafür liefern, warum Unfälle mit Jugendlichen Radfahrern oftmals schwerwiegendere Auswirkungen haben.

---

<sup>1</sup> Servus = Siegburger Erfassungs- und Rechercheanwendung zur Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung

## 2.1 Schüler der Sek I aus wissenschaftlicher Sicht

Die Wissenschaft liefert diverse Gründe, warum Kinder und Jugendliche öfter in Unfälle verwickelt sind, proportional gesehen zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung und führt auch an, welche Ursachen dafür verantwortlich sind, dass sie regelmäßig schwere Schäden von Unfällen erleiden.

### 2.1.1 Physiologische Ursachen

Im Folgenden beziehe ich mich auf Aussagen von Prof. Dr. Maria Limbourg und Helmut T. Zwahlen über die motorische Entwicklung und die physiologischen Defizite von Kindern in der frühen Adoleszenz.

In den meisten Schulen in NRW wird in der 4. Klasse die Radfahrprüfung abgelegt, so auch in den Grundschulen im Kreis Wesel. Nach der bestandenen Prüfung gehen die meisten Eltern von der Verkehrssicherheit ihrer Kinder aus. Doch trotz der bestandenen Prüfung haben die Zöglinge noch einige Defizite die sich beim Fahrradfahren nachteilig bemerkbar machen:

Helmut T Zwahlen erforschte die für Verkehrsteilnehmer **essentielle** Fähigkeit der Distanzabschätzung. Er kam zu der Erkenntnis, dass Kinder im Alter von 9-15 Jahren den Erwachsenen in dieser Hinsicht noch starke Fehler bei der Einschätzung einer Entfernung unterlaufen. In seinem 1975 veröffentlichten Schreiben<sup>2</sup> erklärt er seine Versuchsergebnisse mit der noch nicht voll ausgeprägten Fähigkeit zur exakten Wahrnehmung von Tiefenschärfe. Kinder interpretieren also Distanzen häufiger falsch, was sich fatal auswirkt bei der Abschätzung von Entfernungen zu sich annähernden Fahrzeugen die zum Beispiel bevorrechtigt sind in einer Vorfahrtssituation.

Das die Fähigkeit der Entfernungseinschätzung ein wesentlicher Bestandteil zur Geschwindigkeitswahrnehmung anderer Objekte ist, kommt erschwerend hinzu.

---

<sup>2</sup> Zwahlen, H.T. "Distance Judgment Capabilities of Children and Adults in a Pedestrian Situation", veröffentlicht in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 2, 21. Jahrgang, II. Quartal, 1975, Seite 104-114.

Prof. Maria Limbourg weist in ihrem Artikel<sup>3</sup> aus dem Jahr 2002 auf weitere, zur alltäglichen Meisterung des Straßenverkehrs essentielleessenzielle, Fähigkeiten hin, die im Verlauf der kindlichen Entwicklung überhaupt noch nicht oder nur unvollständig vorhanden sind:

Meistens können sich Kinder bis ca. zum 14. Lebensjahr nicht auf zwei Sachen zugleich konzentrieren, sie können ihre Aufmerksamkeit nicht wie die Erwachsenen "teilen". Erst ab ca. 8 Jahren sind Kinder fähig, sich auch über eine längere Zeit auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit jedoch ebenfalls erst mit ca. 14 Jahren.

Da sich außerdem die Konzentrationsfähigkeit der Kinder in der heutigen Zeit nachgewiesenermaßen zunehmend verschlechtert, lassen sich inzwischen auch noch ältere Kinder zu leicht ablenken - und das verringert ihre Verkehrssicherheit.

Prof. Limbourg führt in ihrem Artikel an, dass die meisten psychomotorischen Fähigkeiten bei ausreichendem Radfahrtraining bis zum Alter von ca. 8 bis 10 Jahren ausgebildet sind, dauert die Entwicklung der zum Verständnis des Straßenverkehrs notwendigen geistigen Fähigkeiten noch bis zum Alter von ca. 12 bis 14 Jahren an.

---

<sup>3</sup> „Mein Fahrrad ist ein wildes Pferd...“. Kinderpsychologie und Freizeitunfälle, aus: Deutsches Polizeiblatt 1/2002 – Prof. M. Limbourg

## 2.1.2 Erklärungsversuche auf Psychologischerpsychologischer Basis

Im Alter von 9 bis 12 Jahren bahnt sich ein Wechsel in der kognitiven Entwicklung an: vom empirischen Denken zum theoretischen Denken.

Während sich die Fähigkeiten auf physischer und senso-motorischer Ebene immer weiter verbessern, entstehen durch den Wechsel auf der interindividuellen Ebene neue Probleme die jüngeren Kindern nicht zu schaffen machten. Im Folgenden berufe ich mich auf die Ausführungen von Piaget<sup>4</sup> um die Veränderung des Bewusstseins in der späten Kindheit und frühen Adoleszenz näher zu erläutern.

Durch die einsetzende Dezentrierung auf sozialer Ebene lernt das Kind, dass andere Menschen auch Gefühle und Meinungen haben und muss diese nun mit den eigenen vereinbaren. Das soziale Bewusstsein wird dadurch gestärkt und der Drang nach Anerkennung wächst.

Weiterhin beginnt der Abnabelungsprozess vom Elternhaus<sup>5</sup>. Dadurch gewinnen Freizeitgruppen mit Gleichaltrigen an Bedeutung. Anfangs sind die Geschlechter dabei noch relativ getrennt, wobei diese Trennung zunehmend aufgehoben wird. Die Kinder erlernen ein angemessenes männliches bzw. weibliches soziales Rollenverhalten. Sie entwickeln Einstellungen zu sozialen Gruppen und Institutionen und erwerben moralische Wertestandards.

Gerade bei Jungen entstehen durch das Erlernen des Rollenverhaltens<sup>6</sup> neue Probleme die sich auf das Verhalten im Straßenverkehr auswirken können. Während sich die Mädchen eher um soziale Akzeptanz im Sinne von Beliebtheit bemühen, spielt für Jungen der Aufstieg in der Gruppenhierarchie durch bestimmte Fertigkeiten wie z. B. durch sportliche Leistungen eine große Rolle. Dies deshalb, weil Jungen in einer ständigen Konkurrenz zueinander stehen (wer ist der Größte, der Schnellste, der Geschickteste...). Sie wollen jedoch ebenso wie die Mädchen Anerkennung, bekommen diese

---

<sup>4</sup> Jean Piaget (1896-1980): „von der konkret-operationalen zur formal-operationalen Phase“

<sup>5</sup> Helga Joswig: „Phasen und Stufen in der kindlichen Entwicklung“

<sup>6</sup> Evelyne Muck: „Wie wird ein Mann ein Mann? Männliches Rollenverhalten und wie es entsteht“

aber nicht durch das Knüpfen von emotionalen Beziehungen, sondern durch das Erbringen von Leistung.

Projiziert man diese Erkenntnisse auf das Verhalten der Jungen im Straßenverkehr bzw. den Umgang mit dem Fahrrad allgemein, so lassen sich diverse (hauptsächlich) den Jungen zuzuordnende Verhaltensweisen erklären:

Rennen gegeneinander, schnelles Fahren durch unwegsames Gelände oder andere auf dem Rad ausgetragene Wettbewerbe sollen dazu dienen die angestrebte Leistung zu erbringen und Siege über Konkurrenten innerhalb der Gruppe ermöglichen, die zu der erwünschten Ansehenssteigerung innerhalb der Gruppe führen<sup>7</sup>.

Das als Austragungsort für diese Wettbewerbe auch nicht selten der öffentliche Verkehrsraum gewählt wird führt nicht selten zu schwerwiegenden Unfällen.

~~Desweiteren~~Des Weiteren entstehen in dieser Phase der Entwicklung die ersten Abneigungen gegenüber dem Schutzhelm, sowohl bei Jungen, als auch bei Mädchen. Während sich Mädchen beginnen an diversen Schönheitsidealen zu orientieren steht ihnen der Schutzhelm oftmals im Weg, zum Beispiel bei der Gestaltung von Frisuren für die Schule. Bei Jungen ist der Grund der Ablehnung ein anderer: Sie versuchen Stärke und Unantastbarkeit auszustrahlen, wo hingegen der Helm in ihren Augen die Unsicherheit auf dem Rad und die Verletzlichkeit symbolisiert.

Welche gravierenden Unterschiede in Bezug auf Unfallfolgen es haben kann, ob der verunglückte Radfahrer einen Helm trug oder nicht, sei an dieser Stelle als erwiesen und bekannt angesehen.

---

<sup>7</sup> Greenglass, Esther R.: Geschlechterrolle als Schicksal, soziale und psychologische Aspekte weiblichen und männlichen Rollenverhaltens, Stuttgart 1986

### 3. Unfallstatistiken

Nach den Erklärungsversuchen auf wissenschaftlicher Basis will ich nun weg von der Theorie und mich den nackten Tatsachen widmen: Besteht wirklich Handlungsbedarf für die Polizei in punkto Verkehrserziehung für Radfahrer an weiterführenden Schulen? Zur Beantwortung dieser Frage habe ich die Unfallstatistiken des Kreises Wesel der Jahre 2002 bis 2006 herangezogen.

#### 3.1 Verunglückte Radfahrer aller Altersklassen

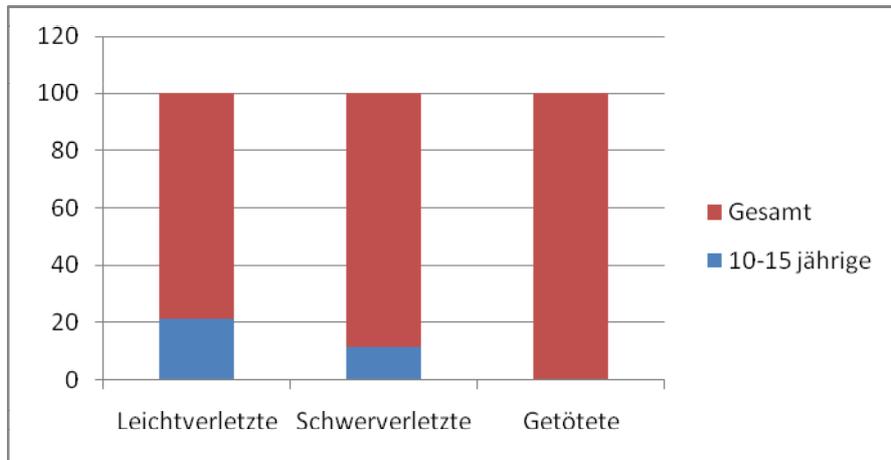
	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
2002	460	87	4
2003	501	95	6
2004	513	99	2
2005	521	117	4
2006	492	85	2

Diese Statistik zeigt alle Radfahrer die im angegebenen Zeitrahmen bei Verkehrsunfällen im Kreis Wesel verletzt oder getötet wurden und dienen in diesem Kontext lediglich der Vergleichbarkeit um nun genauer auf die Altersgruppe der 10-15 Jährigen einzugehen.

#### 3.2 Verunglückte Radfahrer der Sekundarstufe I

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

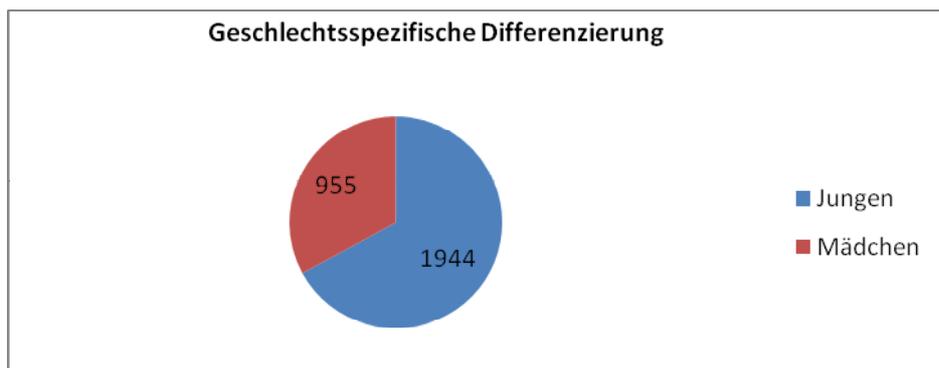
Zur Veranschaulichung habe ich beide Tabellen in einer Grafik zusammengefügt, um den Anteil der 10-15 Jährigen an der Gesamtunfallstatistik zu verdeutlichen.



Die Grafik zeigt den Anteil der Altersgruppe der 10-15 Jährigen in Prozent.

Vergleicht man diese Grafiken mit den demographischen Daten des Kreis Wesel, fällt auf, dass Schüler im Alter von 10-15 Jahren überproportional häufig bei Verkehrsunfällen mit dem Fahrrad verletzt werden, im Vergleich zu ihrem Gesamtanteil in der Bevölkerung (21,29 % der Leichtverletzten bzw. 11,55 % der Schwerverletzten waren Schüler der Sekundarstufe I, wohingegen sie nur 9,81 % der Gesamtbevölkerung im Kreis Wesel ausmachen).

Nachdem ich bereits oben erläutert habe, dass Jungen im Alter von 10-15 Jahren durch ihre psychologische Entwicklung im Straßenverkehr gefährdeter sind, will ich dies nun anhand einer Statistik belegen, die sich auf das gesamte Land NRW bezieht:



## 4. Erlasslage

Nachdem ich aufgezeigt habe, dass eine gezielte Verkehrserziehung auch im Bereich der weiterführenden Schulen notwendig ist, werde ich im Folgenden die Erlasslage im Land NRW zu diesem Thema erläutern.

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit begründet sich auf zwei politische Aufträge, welche sich zum Eineneinen in dem Erlass des IM „Grundsätze der Polizeiarbeit“ und zum aAnderen in dem „Erlass zur Verkehrsunfallprävention der Polizei“ ~~wiederspiegeln~~widerspiegeln.

Der Erlass zu den Grundsätzen der Polizeiarbeit beschreibt die grundsätzlichen Aufgaben, mit denen sich die Polizei NRW befassen muss: Zum Eineneinen die Gefahrenabwehr und zum aAnderen die Strafverfolgung. Verkehrsunfallprävention ist eine Maßnahme die unter den Bereich der Gefahrenabwehr fällt, da sie das Ziel hat die Anzahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren.

Der zweite Erlass erläutert, wie das Ziel der Verkehrsunfallprävention durch die Polizei zu realisieren ist, indem er Aufgabenbereiche, Ziele und Durchführungsformen benennt.

Im Weiteren will ich auf die Aufgabenbereiche und Ziele eingehen:

### 4.1 Ziele der Verkehrsunfallprävention

Als vorrangige Ziele der Verkehrsunfallprävention werden im Erlass die folgenden Punkte aufgeführt:

1. Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr
- 1.2. Förderung von normgerechten und adäquaten Verhaltens der Verkehrsteilnehmer
- 1.3. Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
- 1.4. Stärkung des Sicherheitsgefühls in der Bevölkerung
- 1.5. Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen

## 4.2 Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Der Erlass erläutert, dass die problemorientierte Verkehrsunfallprävention unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes Priorität hat. 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.

Im Punkt 2 werden die Zielgruppen der polizeilichen Unfallprävention benannt. Diese gliedern sich in

1. Elementarbereich, Primarbereich, Sekundarstufe I und Jugendliche
- 1.2. Sekundarstufe II und „Junge Erwachsene“ (18 bis 24 Jahre)
- 1.3. Erwachsene (24-64 Jährige)
- 1.4. Senioren

Für die erste Zielgruppe sieht der Erlass folgende Maßnahmen vor:

- Vermittlung von Grundinformationen und Durchführung von praktischen Übungen in Zusammenarbeit mit den Erziehungsberechtigten
- Aufbauende, systematische Weiterführung in Schulen mit Altersspezifischen altersspezifischen Lerninhalten

## 5. Radfahraufbaukurs

Im Kreis Wesel wird den Schulen durch die KPB Wesel ein Radfahraufbaukurs angeboten, um den Schülern der Sekundarstufe I die Möglichkeit zu geben, die erlernten Fähigkeiten der früheren Radfahrausbildung zu vertiefen bzw. aufzufrischen.

Nach eingehender Vorbereitung im Unterricht durch die Lehrkräfte, wird der Kurs mit verschiedenen Übungen aufgebaut und von einem Verkehrssicherheitsberater beaufsichtigt.

In den theoretischen Stunden die der Vorbereitung dienen, werden verschiedene Gefahrenaspekte sowie die Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrrad und die Schutzfunktionen eines Helms erläutert und mit diversem Anschauungsmaterial unterstützt.

Danach wird der Parcours aufgebaut. Er wurde vom ADAC entwickelt und besteht aus verschiedenen Übungen, die Geschicklichkeit, Gleichgewichtssinn oder zum Beispiel den richtigen Einsatz der Bremsen benötigen.

Zuletzt wird in Absprache mit der Schulleitung und den Lehrkräften eine Strecke im öffentlichen Verkehrsraum ausgewählt, auf der die Schule in den nächsten Wochen in Eigenleistung die Schüler unterrichten kann.

Zum Abschluss wird auf dieser Strecke eine Prüfung durchgeführt. Hierzu werden an allen Gefahrenstellen Lehrer oder unterstützende Eltern positioniert, die das Verhalten von jedem Schüler bewerten.

Danach soll die Schule die entdeckten individuellen Fehler der Schüler verbessern.

## **6. Fazit**

Nachdem ich sowohl psychische, als auch physische und physiologische Gründe aufgeführt habe, warum die Schüler der Sekundarstufe I weiterhin als Risikogruppe zu bezeichnen sind und dies anhand von Statistiken belegt habe, komme ich zu dem Schluss, dass Verkehrserziehung in diesem Alter nicht nur durch Übungen allein erfolgen darf.

Vielmehr muss Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I als interdisziplinäres Themenfeld gesehen werden, in denen Polizei, Lehrkörper, Erziehungsberechtigte und Wissenschaft Hand in Hand arbeiten müssen, um auf die Vielseitigkeit der Probleme dieser Altersstufe adäquat eingehen zu können.

## 7 Literaturverzeichnis

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

Erlass „Grundsätze der Polizeiarbeit“

Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen, RdErl. d. Innenministeriums v. .... 2007 - 41- .....  
Entwurf einer Neufassung  
Stand 27.06.2007 IM

„Mein Fahrrad ist ein wildes Pferd...“. Kinderpsychologie und Freizeitunfälle, aus: Deutsches Polizeiblatt 1/2002 – Prof. M. Limbourg

Jean Piaget (1896-1980): „von der konkret-operationalen zur formal-operationalen Phase“

[Evelyne Muck: „Wie wird ein Mann ein Mann? Männliches Rollenverhalten und wie es entsteht“](#)

Greenglass, Esther R.: Geschlechterrolle als Schicksal, soziale und psychologische Aspekte weiblichen und männlichen Rollenverhaltens, Stuttgart 1986

[Helga Joswig: „Phasen und Stufen in der kindlichen Entwicklung“](#)

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

X

---

Stephan Nagels, KA

| Xanten, 11. März 2008

|

Xanten, der 11. März 2008

