

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei im Primarbereich

Kinder als Fußgänger

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

vorgelegt von
Mareike Schmidt, KA'in, P06/06

Duisburg, im März 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
1.1	Ermächtigungsgrundlage.....	3
1.2	Erlass des Innenministeriums NRW	3
1.3	Kinder und Verkehr	5
2	Verkehrsunfallprävention der Polizei	7
2.1	Fußgängerführerschein und Schulwegbegehung	8
2.2	Prävention und Repression	9
3	Verkehrsunfallprävention in Schulen	10
3.1	Beispiel anhand einer Grundschule in Düsseldorf Urdenbach.....	11
4	Verkehrsunfallprävention durch die Eltern.....	14
4.1	Schülerlotsen/Verkehrshelfer	14
4.2	Schulweg und Eltern	15
5	Fazit.....	17
6	Literaturverzeichnis	18
7	Selbstständigkeitserklärung.....	21
8	Anlagen	22

1 Einführung

1.1 Ermächtigungsgrundlage

§ 1 Abs.1 PolIG NRW

„Die Polizei hat die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren (Gefahrenabwehr). Sie hat im Rahmen dieser Aufgabe Straftaten zu verhüten sowie für die Verfolgung künftiger Straftaten vorzusorgen (vorbeugende Bekämpfung von Straftaten) und die erforderlichen Vorbereitungen für die Hilfeleistung und das Handeln in Gefahrenfällen zu treffen.“¹

Eine weitere Ermächtigungsgrundlage für die Durchführung von Verkehrskontrollen ist der § 36 Abs. 5 StVO.

1.2 Erlass des Innenministeriums NRW

„Ziele

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen sind in der Verkehrsunfallprävention vorrangig folgende Ziele zu verfolgen:

- Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr
- 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

Die Realisierung dieser Ziele erfordert zielgerichtetes Führungshandeln. Dabei sind die Grundsätze der Polizeiarbeit und die Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung zu berücksichtigen. Verkehrsunfallprävention ist mit der Verkehrsüberwachung und der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zu verzahnen.

¹ Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Inhalte

Allgemeines

Problemorientierte Verkehrsunfallprävention unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes hat Priorität; sie soll zeitnah auf behörden-spezifische Unfallspezifika reagieren. Dazu gehört auch die Information der zuständigen Behörden über Gefahrenstellen und Mängel im Verkehrsraum.

Ebenso 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 vorgeben und partnerschaftliches Verhalten fördern. Verkehrserziehung ist vorrangig Aufgabe von Erziehungsberechtigten, Kindergärten und Schulen; dabei werden sie von der Polizei aktiv unterstützt.

Entscheidend für die Nachhaltigkeit präventiver Projekte ist darüber hinaus auch eine enge Kooperation mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit (Netzwerkarbeit), wie beispielsweise Kommunen, Verkehrswachen und Verbände. Projekte und Konzepte der Verkehrsunfallprävention sind behördenintern abzustimmen.

Zielgruppen

In der Verkehrsunfallprävention sind die im "Handbuch Verkehrsunfallprävention" (Intranet der Polizei NRW) beschriebenen Inhalte nachfolgenden Zielgruppen zu vermitteln:

Elementarbereich, Primarbereich, Sekundarstufe I und Jugendliche
Themenschwerpunkte

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

- Heranführung an die aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr in Zusammenarbeit mit Erziehungsberechtigten und Schulen.“²

1.3 Kinder und Verkehr

„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“³

Ein Kind ist im Sinne der Straßenverkehrsordnung, angelehnt an das Straf- und Jugendschutzrecht (§ 19 StGB, § 1 Abs. 2 JGG), jede Person unter 14 Jahren.

In Verkehrsunfallstatistiken werden Kinder bis 15 Jahren erfasst.

Dieser Grundsatz sollte im Umgang mit Kindern im Straßenverkehr selbstverständlich sein.

Dennoch zeigen die Verkehrsunfallstatistiken anderes.

Im Jahr 2006 waren von 2.719.446 Kindern unter 15 Jahren in NRW 6.371 aktiv an einem Unfall beteiligt, 24 wurden getötet, 8.398 verletzt und 8.422 verunglückten. Davon waren 2.707 Fußgänger und 2.901 Fußgänger als Unfallverursacher.

Die Frage die sich nun stellt ist, woran liegt es, dass Kinder als Fußgänger so oft in Verkehrsunfälle verwickelt sind?

Kinder verfügen über entwicklungsbedingte körperliche und geistige Unzulänglichkeiten.

² Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. d. Innenministeriums v. 2007 - 41- Entwurf einer Neufassung. Stand 27.06.2007 IM

³ § 3 Abs. 2a StVO, Polizei-Fach-Handbuch, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Es fehlt ihnen an ausreichender Körpergröße, um z.B.z. B. über das Autodach hinwegzusehen und um besser von den anderen Verkehrsteilnehmern gesehen zu werden.

Kinder haben eine eingeschränkte Perspektive und ein deutlich kleineres Blickfeld als Erwachsene. Ihr Blickwinkel ist im Vergleich mit den Augen Erwachsener um jeweils 20 Prozent enger. Das bedeutet, dass Kinder weniger aus den Augenwinkeln sehen und Fahrzeuge von der Seite wesentlich später wahrnehmen.

Ein weiterer Aspekt ist, Kinder hören ungenauer. Sie können nicht genau feststellen aus welcher Richtung ein Geräusch kommt, vor allem nicht, wenn das Geräusch schräg von vorn oder von hinten kommt.

Ein kindliches Gehirn kann im Vergleich zu einem Erwachsenen nicht so viele Informationen auf einmal aufnehmen. Es werden pro Sekunde 1-3 Verkehrsobjekte erfasst. Das ist die Hälfte, die eine erwachsene Person aufnehmen kann.

Des weiterenWeiteren sind Kinder gefühls- und emotionsgeladen. Sie können ihren Lauf nicht abrupt stoppen und sind oft unkonzentriert.

Ihnen fehlt es an Einschätzungsvermögen für Geschwindigkeiten und Entfernungen sowie an Bewusstsein für Sicherheit und Gefahren, welches sich in drei Stufen entwickelt:

1. Ein Kind lernt gefährliche Situationen zu erkennen, wenn es selbst schon in einer akuten Gefahrensituation gewesen ist. → akutes Gefahrenbewusstsein (ca. 5-6 Jahre)

Bsp.Beispiel: Ein Kind wird beim Bergabfahren auf einem Fahrrad immer schneller und bekommt Angst.

2. Kinder lernen Gefahren vorzusehen; lernen zu erkennen wodurch eine Gefahr entstehen könnte. → vorausschauendes Gefahrenbewusstsein (ca. 8 Jahre)

Bsp.Beispiel: Ein Kind erkennt, dass ein abschüssiger Weg beim Fahrradfahren gefährlich ist.

3. Kinder setzen vorbeugend Verhaltensweisen ein, um Gefahren zu reduzieren. → Präventionsbewusstsein (ca. 9-10 Jahre)

Bsp.Beispiel: Das Tragen eines Schutzhelmes beim Fahrradfahren.

Es wird deutlich, dass sich die fehlenden Eigenschaften Schritt für Schritt entwickeln und Zeit in Anspruch nehmen.

Nicht jedes Kind entwickelt diese Fähigkeiten im gleichen Tempo. Eine große Rolle spielen Erfahrungen, die Kinder machen können und dürfen.

Heutzutage ist es immer häufiger der Fall, dass Kinder nicht draußen spielen dürfen, weil die Eltern es für zu gefährlich oder z.B.z. B. durch Abgase für ungesund halten. Stattdessen sitzen die Kinder vor dem Fernseher oder spielen Computer. Zusätzlich werden sie von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren.

Viel ungesünder ist es jedoch, dass die Kinder dadurch oftmals an starkem Bewegungsmangel leiden und der Kontakt zu Gleichaltrigen reduziert wird. Als Folge werden „sichere“ Verhaltensweisen im Straßenverkehr nicht erlernt.

Kinder benötigen für ihre körperliche, geistige und soziale Entwicklung Freiraum für Spiel, Bewegung und Gesellschaft.

Dieser Freiraum soll ihnen möglichst in der Nähe der Wohnung gegeben werden, sonst können Defizite wie z.B.z. B. motorische Störungen, Aufmerksamkeitsstörungen, aggressives und unsoziales Verhalten sowie Leistungsstörungen in der Schule auftreten.

Kommen Defizite dieser Art zum Vorschein, wird das Unfallrisiko erhöht und die Bereitschaft, sich im Straßenverkehr sozial und partnerschaftlich zu verhalten vermindert.

Als nächstes ist zu beantworten, wie die Mängel im Kindesalter bezüglich des Verhaltens im Straßenverkehr mit Hilfe der Polizei, Lehrer und Eltern kompensiert werden können.

2 Verkehrsunfallprävention der Polizei

In Düsseldorf gab es im Jahr 2006 123 verletzte Fußgänger unter 15 Jahren. Von 131 an Unfällen beteiligten Kindern bis einschließlich 14 Jahren als Fußgänger, waren 59 die Verursacher.

Um diese Zahlen zu reduzieren arbeiten z.B.z. B. in der PI Süd des PP Düsseldorf 9 Bezirksdienstbeamte in dem Bezirksdienst Bilk.

„Der Bezirksdienst wirkt in der Verkehrsunfallprävention, insbesondere bei Kindern, Jugendlichen und Senioren, mit. Darüber hinaus sind verkehrsunfallpräventive Aspekte von allen Polizeibeamtinnen und -beamten zu beachten.“⁴

In den Bezirksbereich Bilk fallen 80.000 Bürger und 11 Grundschulen.

Im Jahr 2007 haben die Bezirksdienstbeamten im Primarbereich durch 212 Beratungseinheiten ca. 1400 Kinder und durch weitere 112 separate Beratungseinheiten ca. 800 Eltern erreicht.

67 separate Beratungseinheiten wurden mit den Lehrern veranstaltet.

2.1 Fußgängerführerschein und Schulwegbegehung

Durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst können die Kinder im Elementarbereich den Fußgängerführerschein absolvieren. Dabei sollen den Kindern die ersten Verhaltensregeln im Straßenverkehr gezeigt und den Eltern veranschaulicht werden, dass Kinder in diesem Alter erhebliche Entwicklungsmängel aufweisen. Durch richtiges Verhalten und durch die Eltern als Vorbild können sie kompensiert werden.

Dies dient als Vorbereitung auf den späteren Verkehrsunterricht im Primarbereich.

Die Bezirksdienstbeamten nehmen an der Einschulungsveranstaltung teil und stellen sich dort als zukünftiger Ansprechpartner den Eltern und auch Kindern vor. Des ~~weiteren~~Weiteren stellen sie das Verkehrssicherheitspräventionsprogramm vor.

Im 1. Schuljahr wird mit dem Bezirksdienstbeamten die Schulwegbegehung bzw. das Schulwegtraining durchgeführt.

⁴ Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. d. Innenministeriums v. 2007 - 41- Entwurf einer Neufassung. Stand 27.06.2007 IM

Dabei werden besondere Gefahrenstellen im Umfeld der Schule und auch im Nahbereich erarbeitet, insbesondere die an der alle Schüler auf ihrem Schulweg hergehen.

Oft wird die Schulwegbegehung auch nebenbei nur mit den Eltern durchgeführt, um noch genauer und energischer auf Gefahrenpunkte hinweisen zu können und auch deutlicher die Konsequenzen von Unfällen zu benennen.

Des weiterenWeiteren wird den Eltern von den Bezirksdienstbeamten angeboten an Elternabenden teilzunehmen. Dabei ist es Ziel, ihnen noch mehr die Vorbildfunktion zu vergegenwärtigen.

Ebenfalls wird im 1. Schuljahr die so genannte Puppenbühne angeboten. In einem Zeitraum von 6 bis 8 Wochen wird die Puppenbühne in der Aula einer Schule aufgebaut zu der die unterschiedlichen Grundschulen hinkommen und sich die Vorführung ansehen. Es finden fast täglich 1 bis 2 Vorführungen statt, in der den Schülern anhand von einer Geschichte mit Puppen Verkehrssituationen veranschaulicht werden.

2.2 Prävention und Repression

Regelmäßige Schulwegsicherung gehört mit zu den präventiven Aufgaben des Bezirksdienstes.

Es ist wichtig unmittelbar an oder auf den Schulwegen Präsenz zu zeigen. Dabei dienen die Polizeibeamten zum einen als Ansprechpartner für die Schulkinder und weisen diese gegebenenfalls bei Fehlern, z.B.z. B. an Fußgängerüberwegen, auf verkehrsgerechtes Verhalten hin. Zum anderen wirkt die Präsenz bei den Autofahrern, die sich dadurch regelkonformer verhalten.

Des weiterenWeiteren spielt der Aspekt der Repression, gerade bei den Kraftfahrzeugführern, eine große Rolle.

Da die Straßen an Schulen meist 30er-Zonen sind, bietet sich hier morgens und nachmittags, jeweils zu Schulbeginn und –ende eine Geschwindigkeitsüberprüfung, z.B.z. B. durch Lasern an.

Denn die meisten Unfälle entstehen bekanntlich durch überhöhte Geschwindigkeit.

„Lediglich 18 Prozent aller Befragten halten es für notwendig, in Schulgebieten immer bremsbereit zu sein, so eine Studie der Continental AG. Auf Schulbusse achten sogar nur noch vier Prozent. Immerhin: Knapp zwei von drei Befragten (63 Prozent) gaben an, ständig nach Schulkindern Ausschau zu halten. [...] Schon kleine Maßnahmen zur Schulwegsicherung können effektiv sein: 92 Prozent der Befragten gaben an, dass Transparente oder Hinweisschilder, die zu besonderer Rücksicht auf Schulanfänger aufrufen, sie in ihrer Fahrweise beeinflussen.“⁵

Weitere Unfallursachen mit Kindern sind verkehrswidriges und sichtbehinderndes Parken von Fahrzeugen vor dem Schulbereich sowie Fehler beim Überqueren der Straße seitens der Schüler.

In dem 3. Schuljahr wird eine Auffrischung des Verkehrsunterrichts angeboten, da gerade in dem Alter von 8 bis 9 Jahren die Risikobereitschaft der Kinder erheblich steigt und so auch die Unfallzahlen in dieser Altersstufe.

3 Verkehrsunfallprävention in Schulen

Die Mitarbeit der Schulen im Bereich der Verkehrserziehung spielt neben der Polizeiarbeit eine bedeutende Rolle.

Es ist wichtig, dass die Kinder in mehreren Unterrichtseinheiten rund um den Straßenverkehr geschult werden. Der Verkehrsunterricht kann also nicht nur innerhalb ein paar Schulstunden durch den Bezirksdienst oder die Verkehrssicherheitsberater der Polizei erfolgen, sondern muss auch darüber hinaus fest mit in den Unterricht eingebunden werden.

⁵ Schmidt/Römhild/Deutsche Verkehrswacht: Mobil und Sicher, das Verkehrsmagazin. Nr. 4. 55. Jahrgang. S. 9.

3.1 Beispiel anhand einer Grundschule in Düsseldorf Urdenbach

In der Urdenbacher Grundschule werden 30 Stunden für das 1. und das 2. Schuljahr eingeplant.

In der Zeit wird vor allem auf die Schul- und Wohnumgebung eingegangen.

In Zusammenarbeit mit den Schülern wird ein Schulwegplan erstellt.

Eine Definition des Begriffs „Schulweg“ ergibt sich aus den Verwaltungsvorschriften zur Schülerkostenverordnung (8. Juli 2003) des Landes Nordrhein Westfalen: „Schulweg im Sinne dieser Verordnung ist der kürzeste Weg (Fußweg) zwischen Wohnung des Schülers und der nächstgelegenen Schule oder dem Unterrichtsort.“⁶

In diesem Schulwegplan wird zum einen die Schule markiert sowie die Wohnorte der Kinder durch deren Foto und Namen.

Als nächstes sollen Schwerpunkte der Schulwege festgelegt werden.

D.h. es werden Gruppenfindungen von benachbarten Kindern festgelegt, von denen dann Eltern als Autoritätspersonen hinzugezogen werden sollen. Sie sollen diese Gruppe auf dem Schulweg begleiten.

Des weiteren Weiteren sollen die Kinder Orientierungspunkte nennen, wie zum Beispiel einen Spielplatz oder Bäcker usw.

In Zusammenarbeit werden Gefahrenpunkte erarbeitet und ebenfalls in dem Plan gekennzeichnet.

Ist der Schulwegplan fertig, wird er im Klassenraum aufgehängt.

„Schulwegpläne sollten nach folgenden Regeln gewählt werden:

- Das Kind sollte die Fahrbahn, besonders von stärker befahrenen Straßen, möglichst selten überqueren müssen.
- Wenn die Fahrbahn überquert werden muss, dann möglichst nur an Kreuzungen und Einmündungen.
- Stark befahrene Straßen sollten möglichst nur an Stellen überquert werden, die durch eine Ampel, einen Ze-

⁶ <http://www.schulwegplaene.de/index.html>. Rechtliche Regelungen. Nordrhein Westfalen

brastreifen oder durch Schulweghelfer bzw. Schülerlotsen gesichert werden.

- Die empfohlene Straßenseite sollte über einen ausreichend breiten Gehweg verfügen.
- Es sollte möglichst der sicherste und kürzeste Weg gewählt werden.“⁷

In dem 3. und 4. Schuljahr geht es, neben der Schul- und Wohnumgebung, um das Verhalten und Handeln im Straßenverkehr und darum Verkehrsregeln und Verkehrszeichen in der Verkehrsrealität zu erarbeiten. Dafür werden 30 Stunden nach Ermessen vorgesehen.

Im Unterricht wird behandelt:

- Die Ein- und Ausfahrt der Schule bezüglich des richtigen Verhaltens und möglicher Gefahren, die auftreten können.
- Gefahrenstellen an nahe gelegenen Einmündungen.
- Verkehrsregeln an Vorfahrtsstraßen werden erarbeitet und weitere Verkehrszeichen in der Umgebung gesucht, um deren Bedeutung kennen zu lernen sowie „rechts – vor – links“ und das Verhalten in verkehrsberuhigten Zonen.
- Richtiges Verhalten an Ampeln und Ampelkreuzungen wird erlernt. – „Wann drücke ich?“, „Wo warte ich?“, „Wie überquere ich die Straße?“, „Wie verhalte ich mich?“

Gerade in Bezug auf das Düsseldorfer Ampelphasensystem ist es wichtig als Kind zu wissen, sich richtig zu verhalten.

In Düsseldorf gibt es die so genannte „Gelb-Zeit“. Die Sicherheitsphase Gelb ist von den Auto-Ampeln abgeschaut und soll für mehr Sicherheit sorgen.

Rot = „Halt! Die Autofahrer haben freie Fahrt.“

Gelb = „Überweg räumen: Fußgänger auf dem Überweg gehen zügig weiter; Fußgänger auf dem Bürgersteig betreten den Überweg nicht mehr. Autos müssen immer noch warten.“

Grün = „Freie Überquerung auf dem Überweg. Autos müssen warten.“

- Praktische Übungen zu nachgestellten Verkehrssituationen werden auf dem Schulhof vollzogen.

⁷ Dr. Bourauel, Rita: Kinder im Straßenverkehr. Lübeck 1996. S.93.

- Am Ende der Lerneinheiten wird das gelernte Verhalten an einem — außerschulischen/einen außerschulischen Lernort getestet.

Um den Lerneffekt zu erhöhen wird die Verkehrserziehung fächerübergreifend unterrichtet.

In dem Unterrichtsfach Sport werden zum Beispiel Gangarten und Raumwege geübt. In Musik soll die Wahrnehmung von Geräuschen geschult werden. In Kunst werden Verkehrszeichen gemalt und ein Stadtplan erstellt. In Deutsch werden Verkehrsregeln niedergeschrieben.

Ebenfalls wichtig ist es den Kindern im Kunstunterricht den Unterschied und die Wirkung von hellen und dunklen Farben zu verdeutlichen, damit ein Verständnis für die Wichtigkeit heller Kleidung im Straßenverkehr entsteht.

Im Zusammenhang mit diesem Thema hat das Kaufhaus C&A die Aktion – Bodyguard gestartet. Es handelt sich dabei um eine retroreflektierende Bodyguard – Kollektion. Diese Information wird auch in den Schulen an die Eltern weitergegeben.

Ein anderes Projekt, was in vielen Städten unter verschiedenen Namen praktiziert wird, heißt in Düsseldorf „Pedibus“.

Auf der Urdenbacher Grundschule gehen von 250 Kindern 148 Kinder zu Fuß.

Bei der Aktion „Pedibus – zu Fuß zur Schule“ können sich Kinder an festgelegten „Pedibus – Haltestellen“ treffen und von dort aus gemeinsam zur Schule gehen. Dabei werden sie immer von einem Elternteil der beteiligten Kinder begleitet.

Die erwachsene Person soll dabei allerdings mehr im Hintergrund stehen, damit die Schüler selbstständig den Weg bis zur Schule zurücklegen, bei Fragen aber einen Ansprechpartner haben und für Notfälle jemand eingreifen und helfen kann.

So müssen nicht alle Eltern jeden Tag ihre Kinder zur Schule bringen und doch geht ihr Kind nicht alleine und ist beaufsichtigt. Außerdem wird auf diese Art und Weise das Verkehrsaufkommen reduziert.

4 Verkehrsunfallprävention durch die Eltern

4.1 Schülerlotsen/Verkehrshelfer

Weil Fehler beim Überqueren der Straße häufig Unfallursache im Zusammenhang mit Kindern sind, werden an Fußgängerüberwegen oft Schülerlotsen/Verkehrshelfer eingesetzt.

Seit Einführung des Schülerlotsendienstes am 14. Januar 1953 hat es an, von Schülerlotsen gesicherten Übergängen keinen einzigen schweren oder tödlichen Unfall gegeben.

Durch die Straßenverkehrsbehörde wird das Aufstellen des Zeichens 356 der StVO „Verkehrshelfer“ etwa 50 Meter vor dem entsprechenden Übergang angeordnet.

Durch die Erlasse der Länder ist festgelegt, dass Verkehrshelfer in der Regel mindestens 13 Jahre alt sein und wenigstens die 7. Klasse besuchen müssen.

Oftmals wird die Arbeit des Schülerlotsen aber von den Eltern der Grundschulkinder übernommen.

Als Erwachsener kommt jeder in Frage, der der Polizei, die auch für sie die Ausbildung und Einweisung übernimmt, geeignet erscheint.

Die Schülerlotsen werden mit einer bestimmten Dienstkleidung ausgestattet. Diese besteht aus einem orange-roten reflektierenden Überwurf und einer gleichfarbigen Schirmmütze mit dem Verkehrswacht-Logo sowie einer weiß umrandeten roten Kelle.

Verkehrshelfer lernen in ihrer Ausbildung folgende Punkte:

- „Die Sicherung des Überweges.
- Die Sicherung von gefährlichen Stellen des Schulweges.
- Das richtige Einschätzen unterschiedlicher Gefahren im Straßenverkehr.
- Das richtige Abschätzen von Entfernungen, Geschwindigkeiten und Anhaltewegen.
- Das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.
- Das richtige Verhalten beim Ein- und Aussteigen aus dem Schulbus und an Haltestellen.
- Regel- und Verkehrszeichenkenntnisse.“⁸

⁸ Deutsche Verkehrswacht: Schülerlotsen/Verkehrshelfer...es lohnt sich! Bonn 2005. S. 9.

„In der Praxis haben Verkehrshelfer folgende Punkte zu beachten:

- Sie dürfen nicht regelnd in den fließenden Verkehr eingreifen.
- Sie müssen zum Überqueren der Fahrbahn eine ausreichende Lücke im Straßenverkehr abwarten.
- Sie geben die Absicht, dass Schüler die Fahrbahn überqueren wollen, durch die Winkerkelle rechtzeitig und unmissverständlich bekannt.
- Danach führen sie die Schüler möglichst in Gruppen über die Fahrbahn.“⁹

Verkehrshelfer stehen vor allem an ungesicherten Straßenübergängen, das heißt ohne Ampel und Zebrastreifen.

4.2 Schulweg und Eltern

Im Jahre 1979 veröffentlichte die Bundesregierung unter dem Motto „Neue Wege zur Schulwegsicherung: Eltern können Behörden helfen“ folgende Kernaussage: „Die gesetzliche Schulpflicht, vom Staat angeordnet, bedeutet zwar auch die Verpflichtung des Staates zur Sicherung der Schulwege. Aber diese Sicherheit kann nicht allein „von oben“ angeordnet und vom grünen Tisch aus durchgesetzt werden. Sie können nicht die Schulwege aller Kinder in allen Schulen einer Stadt oder Gemeinde kennen. Und sie sind deshalb nicht in der Lage, alle Gefahrenstellen zu lokalisieren, um geeignete Verbesserungsmaßnahmen zu entwickeln und durchzuführen.“¹⁰

Eltern sollen also auch neben der Polizeiarbeit für die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg sorgen.

Kinder lernen von Geburt an durch Nachahmung, deshalb ist es von bedeutender Wichtigkeit, dass Erwachsene ein gutes Beispiel im

⁹ Deutsche Verkehrswacht: Schülerlotsen/Verkehrshelfer...es lohnt sich! Bonn 2005. S. 5.

¹⁰ <http://www.schulwegplaene.de/index.html>. Verfahren + Voraussetzungen. 3. Die Eltern werden maßgeblich beteiligt.

Straßenverkehr sind. Und wenn sich schon nicht alle Erwachsenen so darstellen, von wem kann es dann mehr erwartet werden als von den Eltern?

Viele Eltern stellen sich die Frage: „Wie schicke ich mein Kind am besten zur Schule?“

Um die Kinder nicht am ersten Schultag mit dem Schulweg zu überfordern, sollte frühzeitig mit dem Training der richtigen Verhaltensweisen als Fußgänger im Straßenverkehr angefangen werden. Eltern sollten vor der Einschulung einen sicheren Schulweg für ihr Kind auswählen und sich Gedanken machen wie sie diesen mit ihrem Kind sicher einüben.

Es soll immer der sicherste Schulweg gewählt werden, auch wenn dadurch ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muss. Ein Umweg ist oft besser und sicherer, auch um an eine Fußgängerampel oder zum Zebrastreifen zu kommen. In den letzten Wochen vor dem Schulanfang sollten Eltern schon mit ihren Kindern den besten Schulweg erkunden.

Als Faustregel wird gesagt, ein leichter und kurzer Weg soll mindestens drei- bis viermal, ein langer und schwieriger Weg mindestens an zehn verschiedenen Tagen geübt werden.

Während die Eltern den Schulweg mit ihrem Kind abgehen, sollten gefährliche Stellen erklärt werden. Zur Überprüfung des Gelernten können sich Eltern auch einmal vom Kind führen lassen und den Schulweg einige Male zur Probe mitgehen und beobachten wie gut sich das Kind zurechtfindet und ob es sicher ist alleine zu gehen.

Die Kinder sollen lernen grundsätzlich die Straße an sicheren Stellen zu überqueren und an Bordsteinkanten immer anzuhalten. Vor dem überqueren soll das Kind erklären was es sieht und was es tun will.

Bei dem Begleiten soll dem Kind mehr und mehr die Führung anvertraut werden.

Vor der Schule ist darauf zu achten, dass das Kind rechtzeitig aufsteht, ausgeschlafen ist und mit Frühstück ohne zu hetzen aus dem Haus geht.

5 Fazit

Insbesondere aus den Zahlen der Verkehrsunfallstatistiken, aber auch aufgrund ihrer körperlichen Mängel wird deutlich, dass Kinder auf Unterstützung im Straßenverkehr angewiesen sind. Dies kann in erster Linie nur durch die Eltern sowie durch die Polizeiarbeit und dem Schulunterricht erfolgen.

Wenn man die Zahlen der Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2006 vergleicht, fällt auch auf, dass die Unfälle im Zusammenhang mit Kindern unter 15 Jahren als Fußgänger von 2002 bis 2006 deutlich gesunken sind.

Dies zeigt, dass das Verkehrsunfallpräventionskonzept der Polizei wirkungsvoll und unverzichtbar ist um Unfälle zu vermeiden und die Unfallzahlen weiterhin zu senken.

Des weiterenWeiteren sollte jedem Elternteil und auch jedem Erwachsenen bewusst sein, dass er eine Vorbildfunktion für jedes Kind hat. Auch wenn es sich nicht um das eigene Kind handelt.

Da Kinder durch Nachahmung lernen, differenzieren sie nicht selbstständig was richtig und was falsch ist. Es muss ihnen erklärt und Schritt für Schritt beigebracht werden.

Erwachsene können nicht erwarten, dass sich Kinder immer regelkonform verhalten und auch nicht, dass sie Gelerntes sofort verinnerlicht haben und sofort vergegenwärtigen.

Es sind Kinder, in deren Köpfen andere Dinge vorgehen als sich ständig an Regeln zu halten oder immer daran zu denken, dass schlimme Unfälle im Straßenverkehr passieren können.

Es ist die Pflicht der Erwachsenen Rücksicht auf solche benachteiligten Verkehrsteilnehmer zu nehmen und insbesondere alles mögliche dafür zu tun, dass Kinder nicht durch unnötige Unfälle schwer verletzt oder sogar getötet werden.

6 Literaturverzeichnis

Bücher

- Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen. RdErl. d. Innenministeriums v. 2007 - 41- Entwurf einer Neufassung. Stand 27.06.2007 IM
- IM NRW/ IAF NRW/BZ Neuss 2006 Verkehrsunfallprävention in Schulen -Primarstufe-
- Stiebing, Gerhard: Verkehrsmanagement der Polizei, Skript für Studium und Praxis. 4. Auflage 2007. Hagen.
- Dr. Bourauel, Rita: Kinder im Straßenverkehr. Lübeck 1996.
- Böcher, Wolfgang/Walter, Karlheinz: Verkehrserziehung und ihre Grenzgebiete, Kinderunfälle im Straßenverkehr. 2. Auflage 1981. Bonn 1978.
- Colditz, Hans-Peter: Handbuch für Verkehrssicherheit, Schlüssel für Programme und Aktionen. 8.Auflage 2004. Bad Homburg 1987.

Flyer und Prospekte

- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Sicher und mobil. Kinder auf unseren Straßenverkehr vorbereiten. Ein Ratgeber für Eltern. Düsseldorf
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Notbremse.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Auf Kinder achten. Nr.13. Bergisch Gladbach 2000.
- ADAC-Zentrale: ADAC Schulweg-Ratgeber, Infos und Tipps für Eltern und Lehrer von Schulanfängern. München 2003.

- Dea Mediathek/Deutsche Verkehrswacht: Schulanfang – Der sichere Weg für ihr Kind!, Tipps zum Schulwegtraining. Meckenheim.
- Schmidt/Römhild/Deutsche Verkehrswacht: Mobil und Sicher, das Verkehrswachtmagazin. Nr. 4. 55. Jahrgang.
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Gelb-Zeit, Kein Grund, schon Rot zu sehen. Eine wichtige Information über die „Sicherheits-Phase“ auf Düsseldorfs Fußgängerampeln. X/94 – 15. (5.Auflage).

Internet

- Innenministerium Nordrhein-Westfalen, 13. Februar 2007: Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2006.
<http://www.im.nrw.de/sch/749.htm#>
(Stand: 24.01.2008)
- Verkehrsbericht 2006. Polizei für Düsseldorf mit Sicherheit Ihr Partner.
<http://www1.polizei-nrw.de/duesseldorf/Aktuelles/article/verkehrsbericht-2006.html>
(Stand: 28.01.2008)
- Deutsche Verkehrswacht: Schülerlotsen/Verkehrshelfer...es lohnt sich! Bonn 2005.
<http://www.deutsche-verkehrswacht.de/index.php?page=schuelerlotsendienst>
(Stand: 24.01.2008)
- FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland: Schulwegsicherung. Berlin 1980.
<http://www.zufusszurschule.de/>
(Stand: 28.01.2008)
- FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland: Schulwegpläne. Berlin.
<http://www.schulwegplaene.de/index.html>
(Stand: 28.01.2008)

- Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen: Verkehrserziehung, Beispiele für die Unterrichtsgestaltung in den Themenkreisen. Düsseldorf.
<http://www.schulministerium.nrw.de/BP/Unterricht/Faecher/Verkehrserziehung/index.html>
(Stand: 28.01.2008)
- BSV Büro für Stadt- Und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH: Kinderstadtplan Düsseldorf.
<http://www.kinder-stadtplan.de/index.html>
(Stand: 03.02.2008)
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Referat für Presse und Kommunikation: „Walking Bus“, Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg. Düsseldorf.
http://www.schulministerium.nrw.de/BP/Schulsystem/Schulformen/Grundschule/Vorwort_Walking_Bus/Reportage/index.htm
!
(Stand: 24.01.2008)

7 Selbstständigkeitserklärung

„Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt habe und dabei ausschließlich die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

Datum

Mareike Schmidt

8 Anlagen

Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2006:

Beteiligung an und Verursachung von VU (ohne Kat. 5)	Kinder (unter 15 Jahre)						
	2002	2003	2004	2005	2006	Veränderung 2005/2006 in %	5-Jahres-Durchschnitt
Einwohner gesamt	18.052.092	18.076.355	18.079.686	18.075.352	18.058.105	-0,10	18.068.318
Einwohner Kinder	2.908.428	2.875.768	2.828.849	2.781.058	2.719.446	-2,22	2.822.710
Anteil an gesamt	16,11%	15,91%	15,65%	15,39%	15,06%	-2,12	0
aktive Beteiligung von Kindern bei Verkehrsunfällen	7.301	7.427	6.782	6.936	6.371	-8,15	6.963
Getötete	36	25	25	31	24	-22,58	28
Verletzte	9.712	9.510	8.944	8.917	8.398	-5,82	9.096
Verunglückte	9.748	9.535	8.969	8.948	8.422	-5,88	9.124
davon als							
Radfahrer (aktiv)	3.197	3.345	3.197	3.326	2.899	-12,84	3.193
Fußgänger	3.242	3.127	2.830	2.758	2.707	-1,85	2.933
Mitfahrer	3.236	2.969	2.892	2.803	2.245	-19,91	2.829
Kinder als Verursacher von VU	4.491	4.584	3.998	4.001	4.554	13,82	4.326
davon als							
Radfahrer (aktiv)	2.243	2.375	2.187	2.295	2.309	0,61	2281,8
Fußgänger	2.117	2.020	1.710	1.582	2.091	32,17	1904

Verkehrsunfälle mit Kindern, Jungen Erwachsenen und Senioren (aktive und passive Verkehrsteilnahme)

Unfälle und Art der Verkehrsbeteiligung	Kinder *		Junge Erw. **		Senioren ***	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Unfälle gesamt	255	288	959	1023	924	846
davon als Verursacher	94	82	550	603	592	530
Beteiligung als Fußgänger	131	142	55	45	76	84
davon als Verursacher	59	51	19	20	22	28
Beteiligung als Radfahrer	77	83	53	67	110	110
davon als Verursacher	34	31	22	23	35	34
Beteiligung als KFZ-Führer			861	911	743	657
davon als Verursacher			507	552	535	466

Verunglückte	Kinder *		Junge Erw. *		Senioren *	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Tote	0	1	1	1	4	4
Schwerverletzte	41	40	41	55	60	71
Leichtverletzte	217	247	333	390	266	227
Gesamt	258	288	375	446	330	302

* Kinder (bis einschließlich 14 Jahre)

** Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)

*** Senioren (65 Jahre und älter)

Teilnahme an Verkehrssicherheitsberatung in Düsseldorf:

Teilnehmer und Beratungseinheiten nach Zielgruppen								
Theoretische u. praktische Unterweisungen; Übungen		2006	2005	2006	2005	2006	2005	
Zielgruppen	Anzahl der Teilnehmer	Beratungseinheiten (Unterrichtsstunde a 45 Minuten)						
Elementarbereich		Kinder			Erzieher		Eltern	
-Kindergarten-	19.761 23.751	2.758	3.623	1.258	1.470	1.276	1.500	
Primarbereich		Schüler		Lehrer		Eltern		
1. - 4. Schuljahr	44.382 55.266	4.397	5.357	1.641	1.821	2.702	3.047	
Sekundarstufe I		Schüler		Lehrer				
5. - 10. Schuljahr	10.540 13.284	1.290	1.448	658	698			
Sekundarstufe II		Schüler						
11. - 13. Schuljahr	534 666	66	107					
Junge Erwachsene		Junge Erwachsene						
18 - 24 Jahre	4.051 3.961	756	589					
Senioren		Senioren						
60 Jahre und älter	8.566 7.419	1.254	1.079					
Summen der Zielgruppenteilnehmer	87.834 104.347	10.521	12.203	3.557	3.989	3.978	4.547	