

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

Kinder als Radfahrer in der Primarstufe

**Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf**

**vorgelegt von
Sebastian Jacob, KA, P08/04
Duisburg, 28 Juni 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Neunjähriges Kind schwer verletzt	3
1.2 Einführung	3
2 Die Situation in NRW.....	4
3 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW	5
3.1 Die Verantwortungsträger	5
3.2 Zielsetzung der Verkehrsunfallprävention	6
4 Grundschüler	7
4.1 motorische und kognitive Fähigkeiten	7
4.2 altersbedingte Wahrnehmung des ÖVR.....	9
5 Kinder als Radfahrer.....	11
5.1 Gefahrenpunkte für Kinder.....	11
5.3 Die Radfahrprüfung.....	14
5.4 Das sichere Fahrrad.....	16
6 Fazit.....	20
Quellenverzeichnis	22
Abkürzungsverzeichnis.....	24
Abbildungsverzeichnis	25
Anlagen.....	25
Selbstständigkeitserklärung	26

1 Einleitung

1.1 Neunjähriges Kind schwer verletzt

Kevelaer. Auf der Kreuzung Händelstraße/Brucknerstraße erfasste ein 61-jähriger Pkw-Fahrer am Dienstagnachmittag ein Rad fahrendes Kind.

Am Dienstagnachmittag ereignete sich im Kreuzungsbereich Händelstraße/Brucknerstraße ein Verkehrsunfall, bei dem ein 9-jähriges Kind aus Kevelaer schwer verletzt wurde. Der Junge war mit seinem Fahrrad auf der Brucknerstraße in Richtung Händelstraße unterwegs und wollte die Kreuzung geradeaus überqueren. Dabei wurde er von dem Nissan Almera eines 61-jährigen Mannes aus Kevelaer erfasst. Der Autofahrer hatte die Händelstraße in Richtung Walbecker Straße befahren. Das Auto stieß seitlich gegen das Fahrrad. Dadurch wurde der Junge auf die Motorhaube aufgeladen, stieß mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe und wurde dann auf die Fahrbahn geschleudert. Das Kind musste mit einem Rettungswagen ins Krankenhaus gebracht werden.¹

Dieser tragische Unfall ereignete sich am Mittwoch, dem 10.03.10. Der Bericht beschreibt nur kurz, welche Dramatik sich an diesem Tage auf den Straßen in Kevelaer abspielte. Von den Reaktionen der Familie und Freunde gar nicht erst zu sprechen. Diese Seminararbeit wird zeigen, dass es sich hierbei jedoch nicht um einen Einzelfall handelt.

1.2 Einführung

Im Folgenden findet eine kurze Darstellung zum Ausmaß der verunglückten Kinder als Radfahrer bezogen auf Nordrhein-Westfalen statt. Mit „Kindern“ sind im weiteren Verlauf Grundschul Kinder gemeint, bei denen es sich um

¹ <http://www.derwesten.de/staedte/kevelaer/Neunjaehriges-Kind-schwer-verletzt-id2702108.html>

eine Altersgruppe von etwa 6 bis 10 Jahre handelt. Es wird erörtert, was dem Erlass „Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW“ über dieses Thema zu entnehmen ist, welche Eigenschaften die Zielgruppe ausmachen und wie diese aufgrund ihrer mangelnden Reife und Erfahrung den Verkehrsraum wahrnehmen. Im Anschluss werden sowohl verkehrserzieherische Maßnahmen beschrieben, als auch Hinweise zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr u.a. durch die richtige Ausstattung der Fahrräder gegeben. Ziel ist es letzten Endes herauszustellen, ob Kinder dieser Altersgruppe das Fahrrad überhaupt schon nutzen sollten, und was beachtet werden muss, damit die mit der Nutzung verbundenen Gefahren minimiert, und unsere schwächsten Verkehrsteilnehmer zukünftig besser geschützt werden können.

2 Die Situation in NRW

Im Jahr 2009 verunglückten bei Verkehrsunfällen in NRW 555 Rad fahrende Kinder im Alter zwischen 6 und 10 Jahren. Davon wurden 499 leicht-, und 56 schwerverletzt. 1 Kind wurde dabei sogar getötet.² 2008 waren es 563 Verunglückte, wovon 510 leicht-, und 51 schwerverletzt wurden. Umgekommen sind im Jahr 2008 insgesamt 2 Kinder.³ Die Zahl der Verunglückten Grundschüler ist somit leicht zurück gegangen. Im Vergleich mit anderen Bundesländern hat NRW mit Abstand die meisten bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder.⁴ Klar ist, dass jedes verunglücktes

² Polizei NRW (Hrsg.): Standardabfrage 4, NRW 2009, Schlüsselziffer 71

³ Definitionen

- *leichtverletzt*: Leicht verletzt sind Personen mit Körperschaden, bei denen keine stationäre Krankenhausbehandlung erforderlich ist.
- *schwerverletzt*: Als schwer verletzt gelten Personen, die zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus für mindestens 24 Stunden verbleiben.
- *getötet*: Dazu zählen Personen, die als Verunglückte am Unfallort durch den VU getötet werden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben.

⁴ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Kinderunfälle im Straßenverkehr 2008, Wiesbaden 2009, Seite 13f

Kind eines zu viel ist und auch wenn in den letzten Jahren ein Rückgang der verunglückten Kinder zu verzeichnen war⁵, sollte dieses Thema nicht in den Hintergrund geraten.

3 Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW

3.1 Die Verantwortungsträger

Am 19.10.2009 erließ das Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen den Erlass „Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen“. Dieser thematisiert u.a. die Bereiche der Verkehrsunfallprävention, der Verkehrsüberwachung und der Öffentlichkeitsarbeit. An dieser Stelle wird auf die Verkehrsunfallprävention eingegangen. Gemäß dem Erlass richtet sich diese vor allem an die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer. In diesem Zusammenhang soll sie

das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, positive Verhaltensmuster aufzeigen und rücksichtsvolles Verhalten fördern. Ein Bestandteil der Verkehrsunfallprävention ist die Verkehrserziehung. Diese ist vorrangig Aufgabe von Erziehungsberechtigten, Kindertageseinrichtungen und Schulen; dabei werden sie von der Polizei Nordrhein-Westfalen unterstützt.⁶

Anhand dieser Formulierung wird bereits deutlich, dass die Verkehrserziehung nicht die eigentliche Aufgabe der Polizei ist. Sie hat lediglich den Verantwortlichen hierbei zur Seite zu stehen. Gefordert sind vielmehr die Eltern der Kinder und die Lehrer der entsprechenden Grundschulen. Diese haben

⁵ Innenminister Dr. Ingo Wolf: Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2009, Düsseldorf 2010, Seite 10

⁶ RdErl. d. Innenministeriums: Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen vom 19.10.2009

den Grundschulern zum einen das notwendige Wissen rund um den Verkehrsraum zu vermitteln, zum anderen haben sie aber auch die Kinder angemessen auf die aktive Teilnahme im Straßenverkehr vorzubereiten.

Im Erlass heißt es weiter, dass die Polizei weitere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, wie beispielsweise die Verkehrswachten, die Kommunen, Verbände etc. über erkannte Verkehrsunfallphänomene informieren soll und Präventionsprojekte zu initiieren hat. Ggf. hat sie auch an diesen mitzuwirken.⁷ Auch an dieser Stelle ist zu erkennen, dass die Polizei lediglich eine unterstützende Aufgabe hat, bzw. teilweise als Initiator agieren soll. Die Hauptverantwortungsträger im Hinblick auf die Verkehrserziehung von Grundschulern sind jedoch wie bereits erwähnt, in erster Linie die Eltern und Lehrer.

3.2 Zielsetzung der Verkehrsunfallprävention

Die in dem Erlass angestrebten Ziele sind gleich zu Beginn des Abschnittes zur Verkehrsunfallprävention aufgelistet. Es handelt sich dabei um folgende:

- Reduzierung von Verkehrsunfällen und Minderung der Folgen
- Sensibilisierung für die Gefahren des Straßenverkehrs
- Förderung normgerechten Verkehrsverhaltens
- Mitwirkung an der Beseitigung von Gefahrenstellen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung⁸

Diese Ziele machen unmissverständlich deutlich, welche Bereiche die Unfallprävention umfasst und wie groß dieses Aufgabengebiet doch ist. Da ist beispielsweise der Verkehrsteilnehmer an sich, der über die Gefahren im täglichen Straßenverkehr informiert werden muss. Des Weiteren sind Stel-

⁷ RdErl. d. Innenministeriums: Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen vom 19.10.2009

⁸ wie vor

len, an denen es besonders häufig zu gefährlichen Situationen kommt zu beseitigen, damit die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts so effektiv wie möglich reduziert wird. Auch die polizeiliche Präsenz spielt sicherlich eine große Rolle, da sich der Großteil der Verkehrsteilnehmer im Beisein der uniformierten Beamten eher der StVO entsprechend verhalten wird, als ohne. Und das sind bei weitem noch nicht alle Aufgaben im Zusammenhang mit den angesprochenen Zielen. Um diese angemessen verfolgen zu können, wurden die Verkehrsteilnehmer im weiteren Verlauf des Erlasses in die folgenden fünf Zielgruppen aufgeteilt:

- Kinder (0 bis 14 Jahre)
- Jugendliche (15 bis 17 Jahre)
- Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)
- Erwachsene (25 bis 64 Jahre)
- Senioren (ab 65 Jahre – „Generation 65+“)⁹

Wie Anfangs bereits erwähnt, liegt das Augenmerk dieser Seminararbeit auf der Zielgruppe der schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich der Kinder im Alter von etwa 6 bis 10 Jahren.

4 Grundschüler

4.1 motorische und kognitive Fähigkeiten

Dass Kinder noch nicht in der Lage sind, sich und ihr Rad derart sicher zu kontrollieren wie wir Erwachsenen es sind steht wohl außer Frage. Die Beherrschung des Auf- und Absteigens, des richtigen Bremsens, des Gleichgewichtshaltens, des Lenkens und auch des Handzeichengebens ist erst im Alter von etwa sieben bis acht Jahren möglich.¹⁰ Kinder sind daher im Straßenverkehr schnell überfordert.

⁹ RdErl. d. Innenministeriums: Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen vom 19.10.2009

¹⁰ http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/611_20.htm

Sie können nicht mehrere Aufgaben gleichzeitig bewältigen: treten, lenken, Gleichgewicht halten, schauen und dabei richtig reagieren.¹¹

Das liegt zum einen daran, dass Kinder einem ständigen Bewegungsdrang ausgesetzt sind. Sie können die einmal begonnene Bewegung auch nicht unmittelbar wieder abbrechen, so dass eine Reaktion beispielsweise auf eine erkannte Gefahr zeitlich verzögert eintritt. Zum anderen spielt das eigene Körpergewicht für die sichere Beherrschung des Fahrrades eine entscheidende Rolle.

Laut Robert Koch-Institut (Kinder- und Jugendgesundheitsurvey 2003-2006) wiegen Kinder im Alter 6 bis 10 Jahre etwa zwischen 22 und 42 kg. Kinder nutzen Fahrräder der Größe 24 bzw. 26 Zoll. Das Gewicht eines 24 Zoll Fahrrades beträgt ca. 11 bis 14 kg. Somit bewegen Kinder ein Fahrzeug, dessen Gewicht zwischen 30 und 40% ihres eigenen Körpergewichtes beträgt.¹²

Ein Erwachsenenrad ist im Durchschnitt nur unwesentlich schwerer als ein Kinderrad. Wenn man sich vorstellt auf seinem Fahrrad zusätzlich etwa das Gewicht eines Wasserkastens zu haben dürfte einem bewusst werden, dass der sichere Umgang mit dem Rad deutlich erschwert werden würde. Das Anfahren, Abbremsen und auch das Gleichgewicht halten würden einen höheren Kraftaufwand erfordern.

Eine aktuelle Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) macht ein anderes, zunehmendes Problem deutlich. Demnach haben sich seit 1997 die Fähigkeiten der Grundschulkinder deutlich verschlechtert. Ein Grund dafür

¹¹ Degener, S.; Heß, M.: Schulwegsicherung, Bonn 2004, Seite 14

¹² Neumann-Opitz, N.: Radfahren in der ersten und zweiten Klasse, Kiel 2009, Seite 28f

ist, dass die Mobilität vieler Kinder dadurch deutlich abgenommen hat, dass sie z.B. von ihren Eltern mit dem Auto gefahren werden oder vermehrt drinnen an Spielekonsolen oder ähnlichem spielen anstatt draußen an der frischen Luft. Die dadurch weniger werdende Bewegung führt letztendlich dazu, dass die Unsicherheit im Straßenverkehr zunimmt, was wiederum zu noch weniger Fahrpraxis führt. Die so genannten „Stubenhocker“ sind hierfür ein anschauliches Beispiel.

Dabei fallen vor allem Stadtkinder, Mädchen mit Migrationshintergrund, übergewichtige und überbehütete Kinder auf.¹³

Anhand dieser Erkenntnisse wird deutlich, dass nur viel Bewegung und eigenständige Mobilität der Kinder die erforderliche Sicherheit auf dem Rad hervorbringen kann. Neben den motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Kinder spielen natürlich auch die Regelkenntnisse und das Bewusstsein für den Straßenverkehr eine entscheidende Rolle. Auf diese Punkte wird im weiteren Verlauf noch näher eingegangen.

4.2 altersbedingte Wahrnehmung des ÖVR

Ein Grund für die eingeschränkte kindliche Wahrnehmung des Straßenverkehrs ist die geringe Körpergröße der Kinder. Sie können zum einen noch nicht über das Dach eines geparkten Autos schauen, ob sich z.B. ein Fahrzeug nähert. Zum anderen werden sie daher im Vergleich zu Erwachsenen von anderen Verkehrsteilnehmern auch erst wesentlich später gesehen.¹⁴ So ist ein Kind mit etwa neun Jahren so groß wie die durchschnittliche Höhe eines Pkw. Mit 12 Jahren ist ein Kind erst in der Lage, über einen Pkw hin-

¹³ <http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-paedagogik/jugendverkehrsschule/motorik-studie/>

¹⁴ Limbourg, M.: Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Düsseldorf 2008, Seite 96

weg zu sehen. Im Hinblick auf Rad fahrende Grundschüler ist zu beachten, dass sie aufgrund der sitzenden Position auf dem Rad in der Regel kleiner sind als sie es als Fußgänger wären. Somit haben sie noch größere Probleme den Verkehr zu überblicken und sie werden dem entsprechend auch noch schlechter gesehen.¹⁵ Rad fahrende Grundschulkinder sind in dieser Hinsicht also besonders gefährdet.

Hinzu kommt, dass das egozentrische Weltbild der Kinder sich erst ab etwa der beginnenden Grundschulzeit ändert, sodass sie sich erst ab ca. 6 Jahren allmählich in andere hineinversetzen und das Handeln anderer vorhersehen und verstehen können.¹⁶ Dabei lernen Kinder hauptsächlich situationsbezogen. Gefahren werden mit einem konkreten Ort verbunden und können noch nicht auf ähnliche Situationen übertragen werden. So kommt es dazu, dass vor allem Erstklässler die Gefahr erst erkennen, wenn diese bereits eingetreten ist. Eine entsprechende Reaktion ist dann meist nicht mehr möglich. Die Fähigkeit die Gefahr bereits im Vorfeld zu erkennen ist erst ab einem Alter von etwa acht Jahren vorhanden. So zu handeln, dass eine noch rechtzeitig erkannte gefährliche Situation gar nicht erst eintritt ist hingegen erst im Alter von neun bis zehn Jahren möglich.¹⁷

Des Weiteren ist die Ablenkung der Kinder ein großes Problem. Sie reagieren häufig impulsiv und schwer vorausschaubar. So konzentrieren sie sich in dem einen Moment noch auf den Verkehr, einen Augenblick später gilt ihre Aufmerksamkeit bereits etwas völlig anderem, wie etwa einem Freund auf der anderen Straßenseite oder einem rollenden Ball auf der Fahrbahn.¹⁸ Erst im Alter von etwa 14 Jahren ist die Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit vollständig vorhanden.

¹⁵ Neumann-Opitz, N.: Radfahren in der ersten und zweiten Klasse, Kiel 2009, Seite 28

¹⁶ wie vor, Seite 29

¹⁷ <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/grundschulkinderverkehrsteilnahme-von-kindern.html>

¹⁸ MWMTV NRW (Hrsg.): Notbremse

Hinzu kommt die Problematik der richtigen Entfernungs- und Geschwindigkeitseinschätzung. Ab ca. acht Jahren können Entfernungen annähernd zuverlässig eingeschätzt werden. Die richtige Bewertung einer Geschwindigkeit ist hingegen erst ab einem Alter von etwa 10 Jahren möglich.¹⁹

Diese Tatsachen zeigen, dass Kinder entwicklungsbedingt zu gewissen Dingen noch nicht in der Lage sind, weshalb sie besonderen Gefahren im alltäglichen Straßenverkehr ausgesetzt sind. Daher sollte jeder erwachsene Verkehrsteilnehmer zu mehr Verantwortungsbewusstsein gegenüber Kindern bewegt werden.

5 Kinder als Radfahrer

5.1 Gefahrenpunkte für Kinder

Im Straßenverkehr gibt es zahlreiche unübersichtliche und schwierige Stellen und somit potentielle Gefahrenpunkte für Kinder. Dazu zählen beispielsweise:

- Kreuzungen, vor allem „Rechts-vor-Links“
- unübersichtliche Einmündungen und Ausfahrten
- Abbiegesituationen
- Einbahnstraßen
- Plötzlich endende Radwege²⁰

Hinzu kommen parkende Fahrzeuge, bei denen im Vorbeifahren unvorhersehbar die Tür aufgerissen wird oder auch die Gefahr, sich im toten Winkel zu befinden, sodass man leicht übersehen wird.

Abgesehen von den Gefahrenpunkten kommen noch weitere Probleme für die noch unerfahrenen Verkehrsteilnehmer hinzu. Diese sind insbesondere:

- Sichthindernisse durch parkende Autos,
- Probleme beim Überqueren der Straße,

¹⁹ http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/611_20.htm

²⁰ Degener, S.; Heß, M.: Schulwegsicherung, Bonn 2004, Seite 15

- Verkehrswidriges Verhalten von Autofahrern,
- Vollgeparkte Gehwege,
- Nicht ausreichende Schulwegsicherheit,
- Hohes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen,
- Komplexität des Straßenverkehrs.²¹

Um den angesprochenen Gefahren für Kinder im Straßenverkehr zu begegnen hat der Gesetzgeber zwei entscheidende Normen in der StVO festgelegt. Demnach besteht auf der einen Seite für Kinder bis 8 Jahren die Pflicht mit ihrem Rad den Gehweg zu benutzen. Mit 8 bis 10 Jahren dürfen sie frei zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg wählen. Zudem müssen sie bei der Überquerung der Fahrbahn absteigen (§2 StVO).²² Auf der anderen Seite müssen sich Fahrzeugführer gegenüber Kindern durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit so verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen wird (§3 StVO).²³ Somit werden sowohl die Kinder selbst, als auch die übrigen Verkehrsteilnehmer in die Pflicht genommen. An dieser Stelle sind allerdings die Eltern gefragt, ihren Kindern bewusst zu machen, sich an die Gehwegbenutzungspflicht zu halten und ihr Rad bei der Fahrbahnüberquerung zu schieben.

5.2 Die Verkehrserziehung

Damit die Sprösslinge angemessen auf die Teilnahme im Straßenverkehr vorbereitet werden ist es zwingend notwendig, dass sich Lehrer, Eltern und Kinder gemeinsam mit dem Thema auseinandersetzen und sowohl die Theorie durchsprechen, als auch praktische Übungen durchführen. Dabei empfiehlt es sich schrittweise und entwicklungsorientiert vorzugehen und den

²¹ Dr. Bourauel, R.: Kinder im Straßenverkehr, Lübeck 1996, Seite 28

²² §2 Abs.5 StVO

²³ §3 Abs.2a StVO

Kindern selbst ein Vorbild zu sein.²⁴ Zu Beginn sollte die sichere Beherrschung des Fahrrades im Mittelpunkt stehen. Dies sollte nach Möglichkeit im Schonraum geübt werden, damit sich das Kind voll und ganz auf sich und das Rad konzentrieren kann. Im Anschluss können dann zunächst im Fußgängerbereich weitergehende Übungen durchgeführt werden, bei denen das Kind lernt die Umgebung zu registrieren und sein Handeln dem entsprechend anzupassen. Hier sollte die Verkehrserziehung noch unter dem Standpunkt des spielerischen Erlernens stehen, denn nur so kann langfristig ein Erfolg errungen werden. Im Hinblick auf die spätere Teilnahme im Straßenverkehr ist jedoch zu beachten, dass das Rad dabei nicht als Spielzeug, sondern als Verkehrsmittel angesehen wird. Erst danach sollte das Kind von den Eltern die Erlaubnis bekommen, sich in der „echten“ Verkehrswelt zu bewegen. Vorher sollten Eltern allerdings noch prüfen, ob ihr Kind über folgendes Wissen verfügt:

- auf welchen Verkehrsflächen es sich mit seinem Fahrrad bewegen darf.
- daß es auf alle anderen Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen muß.
- was ihm die Verkehrszeichen anzeigen wollen und welche Verkehrsregeln den Fahrradfahrer betreffen.
- daß die meisten übrigen Fahrzeuge im Verkehr schneller sind und größeren Schutz bieten.
- wie es in einer Gefahrensituation situationsgerecht reagieren kann.²⁵

Nichts desto trotz sollten die Kinder auf den ersten Wegen zur Schule oder auch in der Umgebung des Wohnortes begleitet werden, um ihnen mögliche Gefahren und gefährliche Stellen zu zeigen und gleichzeitig auch Hand-

²⁴ Dr. Bourauel, R.: Kinder im Straßenverkehr, Lübeck 1996, Seite 112

²⁵ wie vor, Seite 109f

lungsanweisungen zu geben, wie sie diese überwinden können.²⁶ Zusätzlich können dabei Verkehrsschilder erklärt und für Radfahrer geltende Regelungen erörtert werden.

Neben der Verkehrserziehung in der Freizeit durch die Eltern ist auch die Schule ein wichtiger Baustein zum Erlernen der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Im Erlass „Verkehrserziehung in der Schule“ des Kultusministeriums wurde beschlossen, dass in der ersten und zweiten Klasse, sowie in der dritten und vierten jeweils 30 Stunden für die Verkehrserziehung vorgesehen werden sollen. Dabei ist die Grundlage eine umfassende psychomotorische Erziehung, die die Förderung des Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs-, und Reaktionsvermögens erreichen soll. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass die Erziehungsberechtigten über die Inhalte der Verkehrserziehung informiert werden sollen und dass deren aktive Mitarbeit anzustreben ist. Die Zielsetzung des Radfahrtrainings, das ausdrücklich Teil der Verkehrserziehung ist, wurde ebenfalls festgelegt. Der sichere Umgang mit dem Rad und die Verbesserung des Verkehrsverhaltens sollen mit Abschluss der zweiten Klasse erreicht werden. In der dritten und vierten Klasse hat dann die systematische Radfahrausbildung mit einer anschließenden Lernzielkontrolle (Fahrradprüfung) zu erfolgen. Für die fahrpraktischen Übungen sind dabei mindestens vier Doppelstunden vorzusehen.²⁷

5.3 Die Radfahrprüfung

In der vierten Klasse findet neben einer theoretischen Lernkontrolle die bereits erwähnte praktische Lernzielkontrolle im unmittelbaren Umfeld der jeweiligen Grundschule statt, welche in der Regel zusammen mit der örtli-

²⁶ Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. (Hrsg.): Kinder als Radfahrer, Wissensblatt #8, Hannover 2005, Seite 2

²⁷ RdErl. d. Kultusministeriums: Verkehrserziehung in der Schule, vom 10.07.1995

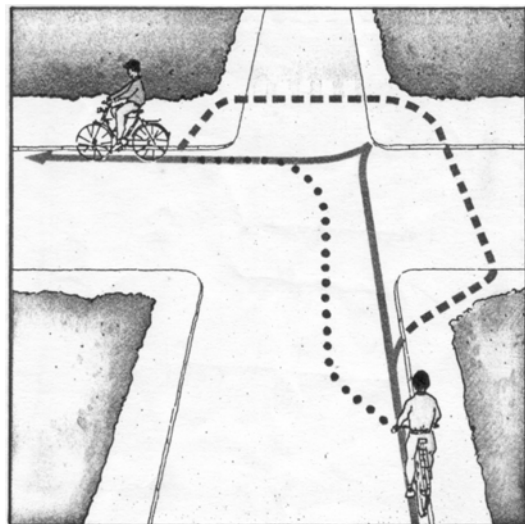
chen Polizeibehörde durchgeführt wird.²⁸ Diese Radfahrprüfung legen jedes Jahr fast 95% aller Viertklässler ab²⁹ und soll zu einer Erhöhung der Sicherheit für die Kinder durch die Anwendung der erlernten Handlungsabläufe führen. Dazu zählen insbesondere

- Anfahren
- Anhalten
- Vorfahrtregeln
- Rechtsabbiegen
- alternatives Linksabbiegen³⁰

Diese Elemente werden vorher fast immer in einer der 124 Jugendverkehrsschulen in NRW³¹ trainiert, bevor es für weitere Übungen in die reale Verkehrswelt hinausgeht.

Der Schwerpunkt der Radfahrausbildung und –Prüfung liegt dabei grundsätzlich auf dem Linksabbiegen. Hier wird zwischen dem direkten und indirekten Linksabbiegen (alternatives Linksabbiegen) unterschieden.

Die durchgezogene Linie der Zeichnung zeigt das indirekte Linksabbiegen. Die gestrichelte Linie steht ebenfalls für ein indirektes Linksabbiegen, allerdings verbunden mit Absteigen und Schieben des Fahrrades. Beim direkten Linksabbiegen würde man hingegen der gepunkteten Linie folgen. Hierbei sind folgende acht



²⁸ <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/grundschulkinderradfahrausbildung.html>

²⁹ <http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-paedagogik/jugendverkehrsschule/>

³⁰ Polizei NRW (Hrsg.): Handbuch für Verkehrsunfallprävention, Ausgabe 2008

³¹ <http://www.landesverkehrswacht-nrw.de/angebote/schule.html>

Punkte zu beachten:

1. Umsehen
2. Handzeichen links
3. Einordnen
4. Vorfahrtsregelung beachten
5. Gegenverkehr Vorrang gewähren
6. nochmals umsehen
7. im großen Bogen abbiegen
8. Fußgänger beachten³²

Nach Abschluss der Radfahrprüfung soll den Kinder schließlich noch vermittelt werden, dass sie auch trotz bestandener Prüfung nicht alle Verkehrsabläufe sicher beherrschen und mit Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen müssen.³³

5.4 Das sichere Fahrrad

Neben der Verkehrserziehung und den praktischen Übungen auf dem Rad ist natürlich auch das Fahrrad an sich bzw. dessen Beschaffenheit ein wichtiger Faktor für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Das Rad sollte auf der einen Seite natürlich verkehrssicher sein, auf der anderen Seite jedoch auch betriebssicher. Die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. führt dazu in einem Wissensblatt aus:

Während zu einem betriebssicheren Fahrrad

- Rahmen, entsprechend der Größe des Kindes
- Antrieb (also Pedale, Kette, Kettenschutz)

³² Polizeipräsidium Frankfurt a.M. (Hrsg.): Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr, Frankfurt a.M. 2004, Seite 15

³³ Polizei NRW (Hrsg.): Handbuch für Verkehrsunfallprävention, Ausgabe 2008

- Bereifung
- Räder
- Lenkung
- Sattel
- Bremsen

gehören und funktionieren, müssen an einem verkehrssicheren Fahrrad folgende Teile montiert sein:

1. ein nach vorn wirkender, dynamobetriebener Scheinwerfer mit weißem Licht
2. weißer Frontrückstrahler
3. eine Klingel am Lenker (keine Radlaufglocken)
4. zwei voneinander unabhängige Bremsen (z.B. Rücktritt- und Felgenbremsen)
5. je zwei gelbe Speichenrückstrahler an Vorder- und Hinterrad oder Leuchtstreifen an den Reifen
6. gelbe Rückstrahler an beiden Seiten der Pedale (Tretstrahler)
7. ein roter Rückstrahler („Katzenauge“, meistens in die Rückleuchte integriert)
8. eine rote, dynamobetriebene Schlussleuchte
9. roter Großflächenrückstrahler³⁴

³⁴ Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. (Hrsg.): Kinder als Radfahrer, Wissensblatt #8, Hannover 2005, Seite 1



Das verkehrssichere Fahrrad³⁵

Dabei ist noch zu beachten, dass eine Batterie oder Akku betriebene Beleuchtung die dynamobetriebene nicht ersetzt. Sie ist lediglich als zusätzliche Lichtausstattung erlaubt.³⁶

Weitere Aspekte, die beim Kauf eines Fahrrades zu beachten sind, wären beispielsweise, dass es robust sein sollte, da Kinder in der Regel nicht besonders pfleglich mit ihren Rädern umgehen. Zudem sollte es nach Möglichkeit keine Schaltung haben, da diese die Kinder unnötig überfordern könnte.

Eine Frage, die beim Kauf des neuen Rads immer wieder aufkommt ist die nach der richtigen Größe. Das Kind sollte bei niedrigster Sattelstellung noch mit beiden Füßen den Boden berühren können. Dem entsprechend dürften hauptsächlich 20, 24 und 26 Zoll Rahmen in Betracht kommen. Des Weiter-

³⁵ http://www.verkehrswacht-medien-service.de/verkehrssicheres_fahrrad_gs.html

³⁶ §67 StVZO

ren sollte das Kind aufrecht sitzen, d.h. der Lenker sollte deutlich höher als der Sattel sein.

Wenn sich das Kind auf dem Sattel sitzend nach vorne beugt und sein Kopf dann bis über den Lenker reicht, ist der Abstand zwischen Lenker und Sattel richtig.³⁷

Die Bekleidung spielt ebenfalls eine nicht zu verachtende Rolle. Reflektoren an Jacken, Schulranzen etc. und eine helle Bekleidung führen vor allem in der dunklen Jahreszeit dazu, dass das Kind von anderen Verkehrsteilnehmern eher und besser gesehen wird.

Hilfreich ist dabei u.a. eine Reflektorweste (s. *Abbildung*³⁸). Ein unabdingbarer Teil der Bekleidung beim Radfahren ist der Helm. Die Deutsche Akademie für



Verkehrswissenschaft e.V. fordert in diesem Zusammenhang, dass eine Helmpflicht für Radfahrer unter 15 Jahren eingeführt werden sollte (39. VGT im Januar 2001).³⁹ Derzeit besteht diese Pflicht in Deutschland nicht. Nichts desto trotz sollten Eltern darauf bestehen, dass ihr Kind nur mit einem Helm fährt. Damit dieser von den Kindern auch getragen wird, sollte beim Kauf unbedingt darauf geachtet werden, dass der Helm dem Kind auch optisch gefällt. Unterstützend sollten aber auch die Eltern beim Radfahren

³⁷ Degener, S.; Heß, M.: Schulwegsicherung, Bonn 2004, Seite 10f

³⁸ <http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-paedagogik/jugendverkehrsschule/radfahrausbildung/>

³⁹ http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/index.php?option=com_content&view=article&id=43:39-vgt&catid=5:empfehlungen

stets einen Helm tragen, um sowohl authentisch als auch überzeugend ihren Kindern ein gutes Vorbild zu sein.⁴⁰

6 Fazit

Die Seminararbeit hat verdeutlicht, dass die Frage ob Kinder im Primarbereich als Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen sollen, nicht allgemein zu beantworten ist. Fakt ist, dass in dieser Altersgruppe entwicklungsbedingte Nachteile gegenüber Erwachsenen bestehen, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erschweren. Eine konsequente und angemessene Verkehrserziehung, sowie eine richtige Ausstattung können allerdings viele Gefahrenpunkte beheben oder zumindest minimieren. Wichtig ist, dass die Verkehrserziehung durch die Schulen in ihrem bisherigen Umfang bestehen bleibt. Um die motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Kinder frühzeitig zu fördern macht es allerdings Sinn zu überlegen, ob man den Sportunterricht nicht weiter ausdehnen, und die Lehrpläne dem entsprechend ausrichten sollte. So könnten die Grundschüler durch gezielte Übungen spielerisch lernen ihren Körper besser zu kontrollieren und ihre Umwelt bewusster wahrzunehmen. Des Weiteren ist ein entscheidender Faktor, nicht zuletzt im Hinblick auf die Reduzierung der verunglückten Kinder im Straßenverkehr, dass sich die Eltern der Verantwortung ihrer Kinder gegenüber bewusst sind, sodass auch im privaten Freizeitbereich immer wieder das Radfahren auf der einen und Verkehrswissen auf der anderen Seite trainiert werden. Das Abschieben der Verantwortung zur Verkehrserziehung ausschließlich auf die Schulen oder ein generelles Verbot der Eltern an ihre Kinder in diesem Alter bereits mit dem Rad zu fahren muss als nicht hinnehmbar angesehen werden.

⁴⁰ bast (Hrsg.): Kinder mobil – mit dem Fahrrad, Sicherheitsinfo Nr.2, Bergisch Gladbach 2008

Ob ihr Kind mit dem Fahrrad zu Schule fährt oder nicht sollten die Eltern in jedem Einzelfall selbst entscheiden. Eine bestandene Radprüfung sollte dabei nicht das ausschlaggebende Kriterium sein, da es sich hierbei lediglich um eine punktuelle Überprüfung der Verkehrsteilnahme auf einer vorher einstudierten Strecke handelt und sich somit keine allgemeingültige Aussage zum generellen Verhalten im Straßenverkehr treffen lässt. Nichts desto trotz ist die Radfahrprüfung ein wichtiger, wenn auch kleiner Teil in der Entwicklung zur sicheren Verkehrsteilnahme, der als Anhaltspunkt zum Entwicklungsstand genommen werden kann. Sie stärkt das Selbstbewusstsein der Kinder und ist daher aus psychologischen Gründen nicht zu verachten. Wenn die Eltern bei gemeinsamen Radausflügen oder auf alltäglichen Strecken feststellen, dass ihr Kind den sicheren Umgang mit dem Rad beherrscht, geltende Verkehrsregeln kennt und sich auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einstellen kann, können sie ihrem Kind beruhigt gestatten mit dem Rad zur Schule zu fahren.

Quellenverzeichnis

Fachliteratur

Dr. Bourauel, Rita: Kinder im Straßenverkehr, Schmidt Römhild Verlag, Lübeck 1996

Limbourg, Maria: Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2008

Neumann-Opitz, Nicola: Radfahren in der ersten und zweiten Klasse – eine empirische Studie, Unfallkasse Nord, Kiel 2009

Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Handbuch für Verkehrsunfallprävention, Ausgabe 2008

Polizei des Landes Nordrheinwestfalen (Hrsg.): Standardabfrage 4, NRW 2009

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Kinderunfälle im Straßenverkehr 2008, Wiesbaden 2009

Internet

<http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/grundschulkinder.html>

[Stand: 22.04.2010, gegen 10:32]

<http://www.landesverkehrswacht-nrw.de/angebote/schule.html>

[Stand: 23.04.2010, gegen 09:47]

<http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-paedagogik/jugendverkehrsschule/>

[Stand: 22.04.2010, gegen 11:16]

http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/611_20.htm

[Stand: 25.04.2010, gegen 13:05]

<http://www.derwesten.de/staedte/kevelaer/Neunjaehriges-Kind-schwer-verletzt-id2702108.html>

[Stand: 25.04.2010, gegen 15:18]

http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/index.php?option=com_content&view=article&id=43:39-vgt&catid=5:empfehlungen

[Stand: 02.05.2010, gegen 18:12]

Broschüren

Degener, Sabine; Heß, Michael: Schulwegsicherung – Information für Eltern, GDV – Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer, Bonn 2004

Innenminister Dr. Ingo Wolf: Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2009, Düsseldorf 2010

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. (Hrsg.): Kinder als Radfahrer; Wissensblatt #8, Hannover 2005

Polizeipräsidium Frankfurt am Main (Hrsg.): Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr, Frankfurt am Main 2004

Flugblätter

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Kinder Mobil – mit dem Fahrrad, Sicherheitsinfo Nr.2, Bergisch Gladbach 2008

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Notbremse

Verordnungen

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), vom 16.11.1970, zuletzt geändert durch VO vom 05.08.2009

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), i.d.F. der Bekanntmachung vom 28.9.1988, zuletzt geändert durch VO vom 21.04.2009

Erlasse

Verkehrserziehung in der Schule, RdErl. des Kultusministeriums vom 10.07.1995

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen, RdErl. des Innenministeriums vom 19.10.2009

Abkürzungsverzeichnis

Abs. – Absatz

bast – Bundesanstalt für Straßenwesen

GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft

MWMTV NRW – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

ÖVR – öffentlicher Verkehrsraum

RdErl – Runderlass

StVO – Straßenverkehrsordnung

StVZO – Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

UDV – Unfallforschung der Versicherer

VGT – Verkehrsgerichtstag

VO – Verordnung

VU – Verkehrsunfall

Abbildungsverzeichnis

Linksabbiegen:

<http://www.polizei.hessen.de/internetzentral/binarywriterservlet?imgUid=8ed70635-d3a7-9ff7-129c-3611142c388e&uBasVariant=ed83d448-9a76-4e11-8a5b-28e46ce02000>

[Stand: 22.05.2010, gegen 10:51]

Das verkehrssichere Fahrrad:

http://www.verkehrswacht-medien-service.de/verkehrssicheres_fahrad_gs.html

[Stand: 02.05.2010, gegen 19:28]

Abbildung zur Reflektorweste:

<http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-paedagogik/jugendverkehrsschule/radfahrausbildung/>

[Stand: 04.05.2010, gegen 17:04]

Anlagen

Anlage 1: Seite 13 und 14 der Statistik zu: Kinderunfälle im Straßenverkehr 2008, Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Wiesbaden 2009

Anlage 2: Standardabfrage 4, Polizei des Landes Nordrheinwestfalen (Hrsg.), NRW 2009

Selbstständigkeitserklärung

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

Sebastian Jacob

Duisburg, den 28 Juni 2010