



PIT Brandenburg

Schulische Prävention im Team

Präventionsfelder im Bereich Mobilität

- Schulwegsicherung
- Rad fahren
- Motorisierung

Impressum

Eine Veröffentlichung des Landesinstituts für Schule und Medien Berlin-Brandenburg
im Auftrag der Landesregierung Brandenburg unter Mitwirkung folgender Ressorts:

Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBSJ), Koordination Margitta Seikrit
Ministerium des Innern (MI),
Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie (MASGF)
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)
Ministerium der Justiz (MdJ)
Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV)
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur (MWFK)

Herausgeber:

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM)

14974 Ludwigsfelde-Struveshof

Tel.: 03378 209-200

Fax: 03378 209-232

Internet: www.lisum.berlin-brandenburg.de

Fachliche Verantwortung: Ulrike Kahn

unter Mitarbeit von Boris Angerer, Ralf Dietrich, Beate Fritz, Angelika Meinz,

Hermann Zöllner und Lothar Zscheile

Umschlaggestaltung: Christa Penserot

Zeichnungen: Dr. Rolf Hanisch

Dank für die Unterstützung durch:

AIDS-Hilfe Potsdam e. V., Sabine Kaschubowski

Aktion Kinder- und Jugendschutz, Landesarbeitsstelle Brandenburg e. V. (AKJS), Klaus Hinze

KoBra.net – Landeskooperationsstelle Schule – Jugendhilfe, Katrin Kantak, Elke Klein

Landesamt für Arbeitsschutz (LAS), Dr. Rainulf Pippig

Landgericht Cottbus, Sigrun von Hasseln

neuhland e. V. Berlin, Sigrid Meurer

Polizei des Landes Brandenburg (Landeskriminalamt, Polizeipräsidien und –schutzbereiche)

Regionale Arbeitsstellen für Ausländerfragen, Jugendarbeit und Schule, Brandenburg/RAA e.V.

Verbraucherzentrale Brandenburg (VZB), Annett Albrecht

Zentralstelle für Suchtprävention in der Brandenburgischen Landesstelle gegen die

Suchtgefahren e. V., Ingrid Weber

1. Auflage als Printfassung und unter www.bildung-brandenburg.de im Januar 2007

© Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM), Ludwigsfelde-Struveshof

Dieses Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte einschließlich
Übersetzung, Nachdruck und Vervielfältigung des Werkes sind vorbehalten.

Die Verwendung der Inhalte für präventive Maßnahmen in den Bereichen Kinder, Jugend und
Schule ist ausdrücklich erwünscht.

INHALT

MOBILITÄT	4
Präventionsfeld: Schulwegsicherung	5
1. Problembeschreibung	5
2. Analyse	5
3. Lösungsansatz	6
4. Zielgruppen	7
5. Ziele	7
6. Inhaltliche Ausgestaltung	8
7. Anregungen für Unterricht und Schulleben	12
8. Medien für den Unterricht.....	14
9. Erweiterungsangebote	14
10. PIT-Ansprechpartner.....	15
Präventionsfeld: Rad fahren	17
1. Problembeschreibung	17
2. Analyse	17
3. Lösungsansatz	18
4. Zielgruppen	19
5. Ziele	19
6. Inhaltliche Ausgestaltung	20
7. Anregungen für Unterricht und Schulleben	24
8. Medien für den Unterricht.....	26
9. Erweiterungsangebote	26
10. PIT- Ansprechpartner.....	27
Präventionsfeld: Motorisierung	28
1. Problembeschreibung	28
2. Analyse	28
3. Lösungsansatz	29
4. Zielgruppen	30
5. Ziele	30
6. Inhaltliche Ausgestaltung	31
7. Anregungen für Unterricht und Schulleben	33
8. Medien für den Unterricht.....	34
9. Ergänzungsangebote	35
10. PIT-Ansprechpartner.....	35

Mobilität

Mobilität ist heute ein selbstverständlicher Bestandteil unseres Lebens und eine wichtige Basis unserer Wirtschaft. Der damit verbundene Verkehr, insbesondere der motorisierte Straßenverkehr, belastet jedoch Umwelt und Gesundheit in vielfältiger Weise. Ziel einer Bildung zu einer nachhaltigen Mobilität ist es, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie das Fahrrad, den Roller oder Bus und Bahn für Schülerinnen und Schüler attraktiver zu machen. Sie entdecken die selbstständige, umweltfreundliche Mobilität und erfahren ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten für ein nachhaltiges Mobilitätssystem.

Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung beginnt bereits im Kindergarten und wird in der Schule kontinuierlich weitergeführt werden. „Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung an brandenburgischen Grundschulen im Rahmen des Sachunterrichts hat sich bewährt und sollte weiter entwickelt werden. Das Lernfeld „Verhalten im Straßenverkehr“ konzentriert sich in den Jahrgangsstufen 1 bis 4 außer auf die Sicherheitserziehung auch auf die sozialen, umweltverträglichen und gesundheitsbezogenen Aspekte. Einen wichtigen Schwerpunkt bildet die Fahrradausbildung, die in der Jahrgangsstufe 4 mit einer theoretischen und einer praktischen Lernkontrolle endet. Da besonders die 10- bis 14-Jährigen als Fahrradfahrer am Straßenverkehr beteiligt sind, muss der Umgang mit dem Fahrrad ebenso in den folgenden Schuljahren thematisiert werden.

Besonders wichtig sind dabei die kontinuierliche Sicherung des Schulweges, die Förderung der Schülerlotsenausbildung, bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen zur Reduzierung von Unfallschwerpunkten in der Schulumgebung, gemeinsame Untersuchung der Schulwege mit den Schülerinnen und Schülern hinsichtlich der Verkehrssicherheit, verbunden mit der Suche nach Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl; qualitative Auswahl von Beförderungsunternehmen.

Auch im Sekundarbereich ist es wichtig, die Verkehrs- und Mobilitätserziehung kontinuierlich fortzuführen. Dafür muss der Themenkomplex stärker als bisher umgesetzt, die Vernetzung der Bildungsträger untereinander intensiviert und die Kooperation der Bildungseinrichtungen mit der Polizei und anderen Meinungsführern weiter gestärkt werden.

Dies wird erreicht durch

- die Integration der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in einzelne Fächer des schulischen Unterrichts,
- das Zusammenwirken mit regionalen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit bei Projekttagen und -wochen an Schulen,
- die Stärkung der Arbeit der Schulaufsicht in den Kreisen durch kompetente Berater,
- die Einbindung moderner methodisch-didaktischer Konzepte für die Integration der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Fachunterricht,
- fachübergreifende und fächerverbindende Projekte mit Beteiligung der Schülerinnen und Schüler.

Die Schülerinnen und Schüler an den berufsbildenden Schulen fahren oft einen eigenen Pkw oder ein Motorrad. Da sie zu der Altersgruppe mit überdurchschnittlich hoher Unfallbeteiligung gehören, wird durch ein Modellvorhaben die Verkehrssicherheitsarbeit an Oberstufenzentren intensiviert.“¹

¹ <http://www.mbjis.brandenburg.de/sixcms/detail.php/lbm1.c.191094.de>

Präventionsfeld: Schulwegsicherung

1. Problembeschreibung

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Es gibt aber eine Reihe von Möglichkeiten, ihre Situation zu verbessern. Der Schulweg ist hierfür ein wichtiger Ansatzpunkt. Wenn auch nur der geringere Teil der Kinderunfälle auf dem Weg von und zur Schule passiert, so handelt es sich doch um bestimmte, regelmäßig benutzte Wege. Deshalb sind hier Maßnahmen zur Sicherung besonders Erfolg versprechend.

Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe, an der Verwaltung, Politiker, Schulen und Eltern gemeinsam arbeiten sollten.

Eine solche Zusammenarbeit hat jedoch nur Aussicht auf Erfolg, wenn die Aufgabenbereiche klar definiert sind und jeder weiß, wer für welchen Bereich zuständig ist.²

Schulwegpläne sind für die Grundschulen verbindlich, Rad-Schulwegpläne sollten diese für die weiterführenden Schulen ergänzen.

2. Analyse

Sinkende Schülerzahlen führen im Land Brandenburg zu Schulschließungen. Längere Schulwege erhöhen das Gefahrenpotenzial. Nach Aussagen der Unfallkasse Brandenburg kommen in Brandenburg überdurchschnittlich viele Kinder auf dem Schulweg zu Schaden. So liegt das Land mit etwa 10 Unfällen pro tausend Versicherter neben Schleswig-Holstein im traurigen Spitzenfeld bei den Unfällen, die durch einen Arzt behandelt werden müssen. Im Jahr 2003 wurden fast 7 Prozent aller in Deutschland tödlich endenden Schulwegunfälle aus Brandenburg gemeldet.

Ein Überblick über die Größenordnung und Veränderung der Straßenverkehrsunfälle auf Schulwegen ist in der Gesamtheit nur mit Einschränkungen möglich: Die auf Polizeiangaben beruhende Amtliche Statistik³ unterteilt nach Alter, nicht nach dem Anteil der Schulwegunfälle bei Kinderunfällen. Die Statistik des Bundesverbandes der Unfallkassen⁴ umfasst zwar alle Schulwegunfälle, die über die versicherten Schülerinnen und Schüler gemeldet werden, enthält jedoch auch die Kindergartenumfälle. Weiterhin ist davon auszugehen, dass insbesondere der Polizei eine Vielzahl von Kinderunfällen nicht gemeldet wird (hohe Dunkelziffer). Folgendes ist festzustellen:

Im Jahr 2003 sind nach den vorläufigen Ergebnissen des Bundesverbandes der Unfallkassen (BUK) die Schulwegunfälle zurückgegangen – von 139.576 im Jahr 2002 um 2.114 (1,5 Prozent) auf 137.462 im Jahr 2003. Dies gilt ebenso für die schweren Schulwegunfälle, die zur Zahlung einer Rente führen: Hier ist die Zahl der neuen Unfallrenten im gleichen Zeitraum von 513 auf 498 zurückgegangen. Zugenommen haben demgegenüber die tödlichen Schulwegunfälle von 101 im Jahr 2002 auf 119 im Jahr 2003.

² Gesetzliche Bestimmungen Schulwegplanung die Ansprechpartner

³ Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2002. Wiesbaden 2003

⁴ Bundesverband der Unfallkassen: Statistik zum Schulunfallgeschehen 2002. München 2003

3. Lösungsansatz

Folgende Maßnahmen, die als Einheit zu betrachten sind, bieten einen Lösungsansatz.

Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Mithilfe von verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen lässt sich die Straße selbst sicherer machen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Beschaffenheit und Gestalt der Straße einen direkten Bezug zum Unfallgeschehen haben. Deshalb kann ein nach den Kriterien der Verkehrssicherheit angelegtes oder umgebautes Straßennetz das Unfallrisiko erheblich vermindern.

Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist wichtig, um die Kinder über die vielfältigen Gefahren im Straßenverkehr aufzuklären und richtiges Verhalten einzuüben. Das beginnt im Elternhaus sowie im Kindergarten und setzt sich in der Schule fort. Verkehrserziehung heißt üben. Aber auch ein verbessertes Verkehrsverständnis der Kinder ist noch keine Garantie für sicheres Verkehrsverhalten: Sobald ihre Aufmerksamkeit für den Verkehr durch andere interessante Reize abgelenkt wird, geraten Gefahrenbewusstsein, Verkehrsregeln und Verkehrsverhaltensanweisungen in den Hintergrund. Hier hilft ein weitgehend automatisiertes, gut eingeübtes Verkehrsverhalten, das z. T. ohne Konzentration und Aufmerksamkeit abläuft. Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist mit psychomotorischen Übungen gekoppelt, da Kinder ihr Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen noch entwickeln. Oftmals verunglücken Kinder nicht, weil sie die Regeln nicht kennen, sondern weil sie den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen sind.⁵

Verkehrsüberwachung

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Überwachung des Verkehrs durch die Polizei und die Verkehrsbehörden. Notwendig sind oft Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Halteverboten im Schulumfeld. Außerdem können die Beamten das Verhalten der Schülerinnen und Schüler beobachten und gegebenenfalls korrigieren.

Schulwegpläne

Eltern und Kinder können häufig nicht genau wissen, welcher von mehreren möglichen Wegen von der Wohnung zur Schule der sicherste ist. Für die Schulen müssen deshalb in Zusammenarbeit von Behörden, Eltern, Lehrkräften und Schülern Schulwegpläne erarbeitet werden.

Nach den Empfehlungen des Arbeitskreises „Schulwegunfall“ des 25. Verkehrsgerichtstages⁶ sind „stets Schulwegpläne zu erstellen und ständig zu aktualisieren“:

Der Schulwegplan gibt eine Empfehlung, welcher Weg zur Schule gewählt und geübt werden soll. Dieser Weg ist nicht immer der kürzeste. Wenn nämlich Gefahrenpunkte gemieden werden müssen, können dadurch kleine Umwege entstehen. Außerdem haben Schulwegpläne auch noch eine andere Aufgabe. Sie sind für die verantwortlichen Behörden eine Grundlage für weitergehende Maßnahmen der Schulwegsicherung.

⁵ Kultusminister der Länder der Bundesrepublik Deutschland: Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule, i. d. F. vom 17.6.1994. Bonn

⁶Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft: 25. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Goslar 1987

Zur Erarbeitung des Schulweg-Grundplans werden zahlreiche Informationen zusammengetragen. Auch die Unfallauswertungen der Polizei werden dabei berücksichtigt. Ortsbesichtigungen, Elternbefragungen und Verhaltensbeobachtungen kommen ergänzend hinzu, sodass dieser Plan eine sehr genaue Bestandsaufnahme aller verkehrlichen Gegebenheiten im Einzugsbereich der Schule darstellt.

Bei der Erstellung von Schulwegplänen sind folgende Prinzipien von Bedeutung:

- das Prinzip der Entwicklung und Altersgerechtigkeit,
- das Prinzip der Anschaulichkeit,
- das Prinzip der Progression,
- das Prinzip der Wiederholung und Variation,
- das Prinzip der Selbsttätigkeit,
- das Prinzip der Systematik und Konsequenz,
- das Prinzip der Aktualität.

Der Plan sollte mit den Schülerinnen und Schülern gestaltet werden, so können z. B. Bilder und kleine Zeichnungen ergänzen, was für jeden Einzelnen wichtig ist.

Bei den Schulwegplänen für die Sekundarstufe (Oberschulen, Gymnasien) werden auch die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege berücksichtigt. In einem speziellen Radschulwegplan werden Empfehlungen gegeben, auf welchen Wegen die Schülerinnen und Schüler möglichst sicher und ohne Umwege zur Schule fahren können. Hierzu gehören neben Radwegen und Radfahrstreifen außerdem Wohnstraßen, Fahrradstraßen sowie geeignete Park- und Feldwege. Diese erweiterten Schulwegpläne sind im Interesse der Verkehrssicherheit ebenfalls sinnvoll und notwendig, denn mit der selbstständigen Verkehrsteilnahme als Radfahrer treten für die Kinder und Jugendlichen neue Gefahren auf, die durch eine richtige Wegewahl reduziert werden können.

Der beste Plan ist wertlos, wenn er nicht mehr stimmt. Da Verkehrsentwicklungen und Bauaktivitäten immer wieder die Verkehrssituation verändern, muss der Schulwegplan regelmäßig überprüft und, falls nötig, überarbeitet werden.

4. Zielgruppen

Schülerinnen und Schüler aller Jahrgangsstufen

5. Ziele

Die Kinder und Jugendlichen sollen lernen bzw. befähigt werden,

- sich im Verkehr sicher zu bewegen und verkehrsgerecht zu verhalten,
- ein kritisches Verständnis für Verkehrsabläufe zu erlangen,
- Situationen im Straßenverkehr zu erkennen und zu bewältigen,
- Gefahren zu meiden und zu beseitigen,
- an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken,
- Sozialverhalten und Teamfähigkeit aufzubauen,
- flexibles Verhalten in Bezug auf Mitverantwortung und Rücksichtnahme aufzubauen,
- Umweltbelastungen und Umweltzerstörungen durch den Verkehr zu erkennen, um Alternativen entwickeln zu können.

6. Inhaltliche Ausgestaltung

Ursachen

Setzt man die Angaben des Statistischen Bundesamtes in Bezug zur Gesamtzahl der 6- bis 14-jährigen Kinder, so verunglückt jährlich ca. 1 % aller Kinder im Straßenverkehr. D. h.: Im Laufe der Kindheit verunglückt etwa jedes 10. Kind im Straßenverkehr so schwer, dass der Unfall polizeilich aufgenommen werden muss. Schulwegpläne haben sich seit Jahren als geeignete präventive Maßnahme erwiesen.

Erscheinungsformen

Der Schulweg zu Fuß: planen, festlegen und üben

Die Kernfrage für den Schulweg zu Fuß ist: Wie kommt ein Kind zu Fuß möglichst sicher zur Schule?

Der sicherste Weg muss gemeinsam mit den Kindern geplant werden. Wenn nötig, werden zur Sicherheit kleine Umwege eingebaut. Außerdem muss der Weg mit den Kindern mehrmals geübt werden. Ein Kind kann dabei führen und erzählen, was es gerade macht und warum es sich so verhält. Dabei sollte auch darauf geachtet werden, dass der Gehweg zwar für Fußgänger gedacht ist, aber es an Toreinfahrten und Garagen auch hier gefährlich werden kann.

Das Überqueren der Fahrbahn stellt hohe Anforderungen an die Kinder. Sie sollten nur dort über die Straße gehen, wo es ausgewiesene Überquerungsstellen gibt, beispielsweise Ampeln, Mittelinseln oder Aufpflasterungen. Fehlen diese, so ist es am sichersten, die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen zu überqueren. Der Grund dafür ist, dass hier keine Fahrzeuge parken dürfen, das Kind also gut sehen kann und auch selbst gesehen wird. Am Zebrastreifen sollte man immer so lange warten, bis alle Fahrzeuge von links und rechts angehalten haben. Bei Druckknopfampeln sind die Wartezeiten oft so lang, dass Kinder ungeduldig werden und meinen, die Ampel sei defekt. Man muss ihnen zeigen, dass die Ampel Zeit braucht.

In der dunklen Jahreszeit steigt die Zahl der Schulwegunfälle an. Hier ist es besonders wichtig, dass die Kinder ohne Stress und rechtzeitig zur Schule gehen. Helle Kleidung und reflektierende Blinkies an Schultaschen und an der Kleidung helfen, dass die Kinder auch in der Dämmerung gut erkennbar sind.

Der Schulweg mit dem Rad: empfohlen ab der Jahrgangsstufe 5

Neben den Fähigkeiten, ein Fahrrad sicher zu bewegen, die Balance zu halten und gleichzeitig den Straßenverkehr wahrzunehmen, benötigen die jungen Radfahrer auch Regelkenntnisse und Verständnis für Verkehrssituationen. Verkehrspädagogen raten daher, dass Kinder frühestens nach bestandener Radfahrausbildung allein mit dem Rad im Straßenverkehr fahren sollten. Gemeinsame Radausflüge bieten optimale Gelegenheiten, schwierige Stellen wie zum Beispiel

- Kreuzungen, vor allem rechts vor links,
- unübersichtliche Einmündungen und Ausfahrten
- Abbiegesituationen
- Einbahnstraßen
- plötzlich endende Radwege

kennen zu lernen und das richtige Verhalten zu besprechen.

Eine Grundvoraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme als Radfahrer sind der ordnungsgemäße Zustand des Fahrrades und das Tragen eines Schutzhelmes.

Der Schulweg mit dem Bus: den Weg üben

„Um öffentliche Verkehrsmittel selbstständig nutzen zu können, müssen Schülerinnen und Schüler spezielle Kenntnisse und Fähigkeiten beherrschen. Diese lernen sie am besten durch Erfahrungen, Beteiligung an der Gestaltung des Schulbusverkehrs sowie durch Einblicke in dessen Hintergründe.“⁷

Da in Deutschland fast jeder Dritte mit dem Bus zur Schule fährt, ist es notwendig, dass der Weg zum Schulbus und das richtige Verhalten an Haltestellen und im Bus geübt werden.

Der Schulbus gehört zu den sichersten Verkehrsmitteln. Neben den Unfällen im Bus (2002 64%) ereignen sich Unfälle beim Warten an der Haltestelle (2002 13%), beim Ein- und Aussteigen (2002 20%) und beim Überqueren der Fahrbahn (2002 3%) vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses.

Der Anteil der Unfälle im Bus lag 2002 deutlich über den Zahlen der Vorjahre. Im Hinblick auf die tödlichen Unfälle bietet die Gefahrensituation „Überqueren der Fahrbahn“ den mit Abstand größten Risikobereich.

Der Schulweg mit dem Auto: der Kindersitz bleibt ein Thema

Die Mitfahrt im Auto ist für Kinder laut Unfallstatistik die gefährlichste und unfallträchtigste Art der Verkehrsteilnahme.

Eltern, die sich bereitwillig für „Taxidienste“ zur Verfügung halten, tun ihren Kindern nicht unbedingt etwas Gutes. Kindern, die immer mit dem Auto befördert werden, fehlen nämlich die Erfahrungen, die sie für die selbstständige Teilnahme am Verkehr so dringend brauchen. Außerdem führen all die Autos, in denen Kinder befördert werden, zu erhöhten Gefährdungen für die Kinder, die zu Fuß gehen. Wenn es aber unumgänglich ist, sein Kind mit dem Auto zur Schule zu bringen, sollten einige Grundregeln gelten:

- Angemessene Geschwindigkeit fahren und besonders aufmerksam sein.
- Nur da anhalten, wo es erlaubt ist.
- Das Kind immer zur Gehwegseite aussteigen lassen.
- Den Anfahrtsweg möglichst so wählen, dass das Kind nach dem Aussteigen nicht mehr über die Fahrbahn laufen muss.
- Nach Schulschluss nicht auf der gegenüberliegenden Straßenseite warten.
- Beim Kauf eines Kindersitzes aktuelle Testergebnisse berücksichtigen⁸.

Gesetzliche Bestimmungen

Generelle Sicherungspflicht in Kraftfahrzeugen

In Deutschland gilt eine generelle Sicherungspflicht in Kraftfahrzeugen: „Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte vorgesehen sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder genutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind ...“

Kurz gesagt heißt das: Kinder im Grundschulalter sind in geeigneten Kindersitzen zu sichern, auch auf kurzen Fahrten. Der Glaube vieler Eltern, der Erwachsenengurt allein reiche zur Sicherung aus, ist ein gefährlicher Irrtum. Beim Unfall ohne Sitzerhöhungen kann der Sicherheitsgurt an Bauch oder Hals des Kindes tief einschneiden und schwere

⁷ Prof. Dr. Ute Stoltenberg, Institut für integrative Studien im Fachbereich Erziehungswissenschaft der Universität Lüneburg

⁸ Inhalte aus: „Schulwegsicherung“. Informationen für Eltern. GDV, Mai 2004

Verletzungen verursachen. Deshalb müssen Kinder mit einer Sitzerrhöhung – möglichst inklusive Rückenstütze- und Dreipunktgurt gesichert werden. Der Gurt sollte so gelenkt werden, dass er im Bereich des Beckens (nicht des Bauches) und mittig über das Schlüsselbein (nicht am Hals) verläuft. Die Sitzerrhöhung muss deshalb über ausgeprägte Führungshörner und eine Rückenstütze mit guter seitlicher Abstützung verfügen. So kann das Kind beim Aufprall nicht unter dem Gurt hindurchrutschen.⁹

Beim Schulbusverkehr und beim Schülertransport im Linienverkehr ist eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen und Erlassen zu berücksichtigen.

Bundeseinheitlich sind:

- die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO),
- die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO),
- das Personenbeförderungsgesetz (PbefG) und
- die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Für die Organisation und Abwicklung des Schulbusverkehrs sind die Bundesländer zuständig. Neben den Gesetzen und Verordnungen gibt es regional unterschiedliche Festlegungen zur Organisation und Finanzierung.

Schulwegplanung: die Ansprechpartner

- **Straßenverkehrsbehörde (oder auch das Ordnungsamt)**
Sie ist der erste und wichtigste Ansprechpartner. Sie kümmert sich um sämtliche Fragen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und ist zuständig für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen wie Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen. In ihren Aufgabenbereich fällt auch die Prüfung der Schulwegsicherheit.
- **Polizei**
Auch sie ist ein wichtiger Ansprechpartner, da sie weiß, was, wann, wo und wie passiert ist. Außerdem ist sie durch ihre Arbeit vor Ort über die konkreten Gefährdungen von Kindern im Straßenverkehr gut informiert.
- **Straßenbauamt (oder auch Tiefbauamt)**
Es ist für alles zuständig, was bauliche Veränderungen betrifft. Hier liegen die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen, beispielsweise das Aufstellen von Verkehrsschildern, das Ausführen von Markierungen oder das Bauen von Mittelinseln oder Aufpflasterungen.
- **Planungsamt**
Es kümmert sich um die Entwicklung der gesamten Stadt bzw. Gemeinde. Hier werden die städtebaulichen und die verkehrsplanerischen Vorhaben koordiniert und auf Stimmigkeit geprüft. Wenn es im Rahmen der Schulwegsicherung beispielsweise um die Umgestaltung eines Wohngebietes geht, ist das Planungsamt eine entscheidende Anlaufstelle.

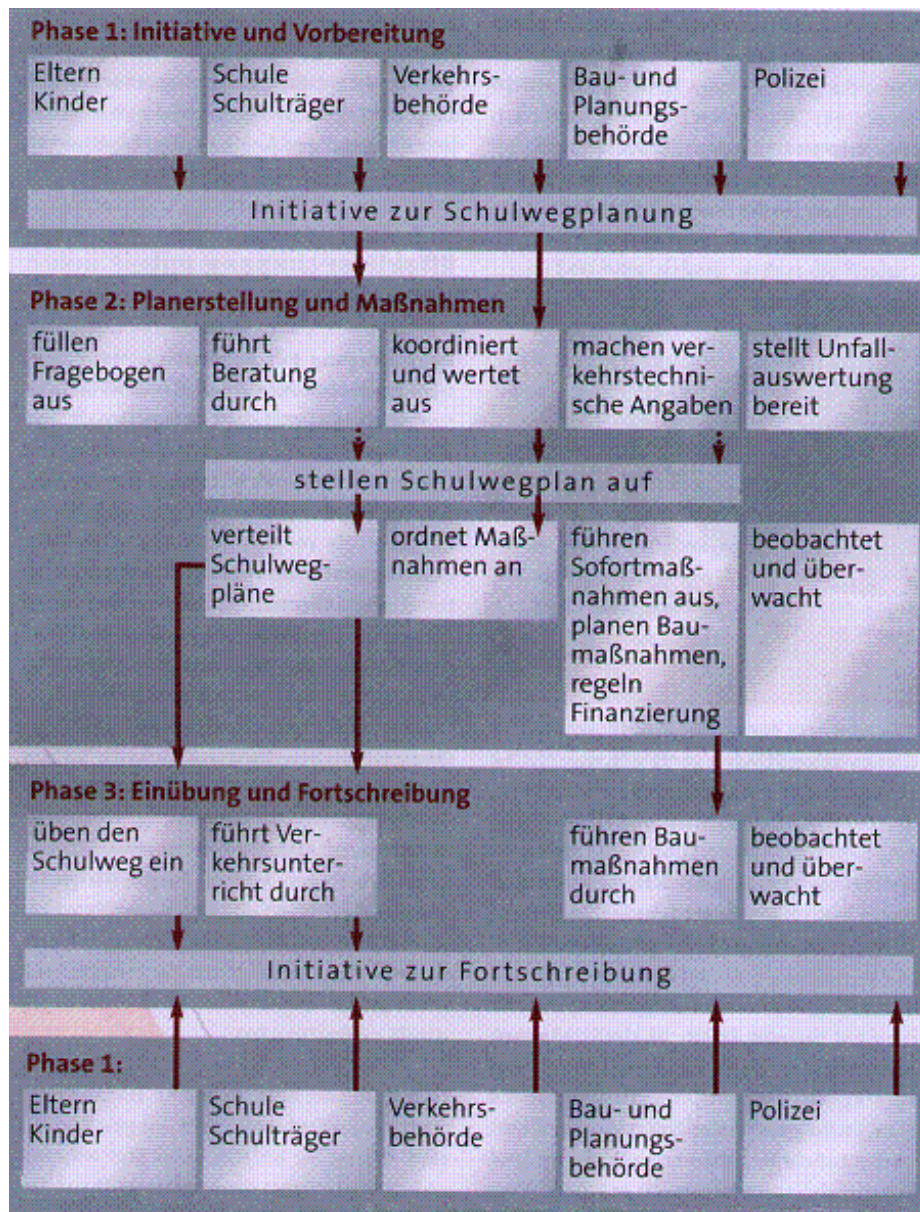
⁹ Inhalte aus: „Schulwegsicherung“. Informationen für Eltern. GDV, Mai 2004

- Arbeitskreis Schulwegsicherung

Sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der Umsetzung von Schulwegplänen hat es sich bewährt, dass unter der Leitung der Straßenverkehrsbehörde ein Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ gegründet wird, der eine längerfristige Zusammenarbeit anstrebt. Neben den zuständigen Verwaltungen sollten dieser Gruppe auch Vertreter der Schule, der Elternschaft und von Verkehrsorganisationen angehören.¹⁰

Initiative und Fortschreibung der Schulwegplanung

Übersicht:¹¹



Der Gesetzgeber hat festgelegt, dass Kinder bis zum achten Geburtstag mit Fahrrädern Gehwege benutzen müssen. Vom achten bis zum zehnten Geburtstag dürfen sie mit Fahrrädern Gehwege befahren, also zwischen Fahrbahn und Gehweg bzw. zwischen

¹¹Übersicht aus: „Schulwegsicherung“ Informationen für Eltern GDV, Mai 2004

Rad- und Gehweg wählen. Wenn sie sich für den Gehweg entscheiden, müssen sie dort auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie vor dem Bordstein anhalten, absteigen und ihr Rad über die Fahrbahn schieben.

Dort, wo es Radwege oder Radfahrstreifen gibt, müssen sie benutzt werden. Vorsicht ist allerdings an Grundstückszufahrten geboten. Kraftfahrer, die hier ein- und ausfahren, denken oft nicht an Radfahrer. An solchen Stellen ist es ratsam, die Fahrt zu verlangsamen und sich zu vergewissern, dass kein Fahrzeug den Radweg kreuzt.

Verläuft der Radweg neben der Fahrbahn müssen Radfahrer an Kreuzungen darauf achten, dass sie von abbiegenden Autofahrern nicht übersehen werden. Bei Lkw und Bussen kann es den so genannten „Toten Winkel“ geben, in dem Radfahrer nicht zu sehen sind. Darum muss man sich nicht neben, sondern immer hinter einem Lkw oder Bus aufstellen.

Neben einem wartenden Pkw sollte sich das radfahrende Kind immer so stellen, dass der Fahrer es auch sehen kann. Am besten sollte man Blickkontakt aufnehmen, um sich zu vergewissern, ob ein Rechtsabbieger einem auch wirklich die Vorfahrt lässt.¹²

Radwege und Radfahrstreifen müssen immer in der vorgeschriebenen Richtung befahren werden. Rad fahren auf der falschen Seite führt vor allem an Kreuzungen und Einmündungen zu schweren Verkehrsunfällen.

Wenn es keine gesonderten Wege für Fahrräder gibt, dann fährt der Radfahrer am rechten Fahrbahnrand.

An geparkten Fahrzeugen fährt man mit etwa einem Meter Abstand vorbei. So kann nichts passieren, wenn mal eine Autotür aufgeht. Nachdem der Radfahrer das geparkte Fahrzeug passiert hat, fährt er wieder am rechten Fahrbahnrand weiter. Bei Autos, die in geringen Abständen hintereinander parken, sollte man allerdings nicht jedes Mal in die Lücke hineinfahren, sondern gerade an den Fahrzeugen vorbeifahren.

Der nachfolgende Verkehr muss in jedem Falle eindeutig sehen, was man vorhat.

Das Unfallrisiko der radfahrenden Kinder steigt im Grundschulalter stark an!

7. Anregungen für Unterricht und Schulleben

Laut Empfehlung der Kultusministerkonferenz (KMK 1994) „... ist Verkehrserziehung ein Teil des Unterrichts- und Erziehungsauftrags der Schule“. Sie hat angeregt, die Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und zur Gesundheitserziehung zu verstehen.

Da sich die Verkehrs- und Mobilitätserziehung nicht immer in den herkömmlichen Fachunterricht integrieren lässt, werden auch offenere Formen der Unterrichtsorganisation praktiziert. Das können beispielsweise sein: fachübergreifende Projekte, Projekttag und -wochen sowie Planung und Durchführung von Fahrten, Erkundungen und Expertenbefragungen.

¹² Inhalte aus GDV „Schulwegsicherung“. Informationen für Eltern, die 2005 an jede Schule ging

Grundschule

Hier wird vor allem im Schulsport und in der Radfahrausbildung das Wahrnehmungs-, Bewegungs- und Reaktionsvermögen der Kinder geschult.

Am Schulanfang steht das Schulwegtraining, bei dem die Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Lehrkräften und oft auch mit Beteiligung der Polizei ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Die Radfahrausbildung stellt einen Schwerpunkt in den Jahrgangsstufen 3 und 4 dar.

Sekundarstufe I

Bei den Schülerinnen und Schülern im Sekundarbereich I nimmt die Mobilität mit dem Rad und den Inline-Skates, mit Bussen und Bahnen, später mit Mofas und Mopeds wie auch als Mitfahrer im Pkw enorm zu. Vor allem die Jungen gehen vermehrt Risiken ein. Es wächst aber auch ein Interesse an sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Fragestellungen.

Die Themen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind auf ein sicheres und verantwortungsbewusstes Rad und Mofa fahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen, auf eine durchdachte Wahl der Verkehrsmittel und auf die für die Teilnahme am Verkehr notwendigen Kenntnisse und Einsichten gerichtet.

Sekundarstufe II

Hier benutzen die Schülerinnen und Schüler häufig eigene motorisierte Fahrzeuge. Fahrten mehrerer Personen mit einem Pkw und Gruppenfahrten mit mehreren Fahrzeugen gehören zum Alltag dieser Altersstufe.

Die Verkehrsteilnahme wird als Teil einer aktiven, individuellen Lebensgestaltung verstanden.

Die Schule kann hier den jungen Erwachsenen unter fachlich bezogenem Blickwinkel sowie in fächerübergreifenden Projekten (z. B. auch Schulwegpläne für OSZ) dabei helfen, ihre Mobilität eigenverantwortlich, umwelt-, sicherheits- und gesundheitsbewusst zu gestalten.

Physikalisch-technische Fragestellungen (Brems- und Anhaltewege) sind dabei ebenso möglich wie psychologische Themen (Einstellungen zum Risiko, Umgang mit Emotionen und Aggressionen) sowie ethische oder ökologische Betrachtungen.

Förderlich sind umfassende Präventionsstrategien, die über das Schulprogramm in Form von Mehrebenenkonzepten und Trainingsprogrammen zum sozialen Lernen und zur Entwicklung von Lebenskompetenz im Schulleben verankert werden.

An vielen Schulen haben sich Schüler- bzw. Elternlotsen bewährt. Diese Dienste werden vor allem an Stellen eingerichtet, an denen ein Überqueren der Straße mit besonderen Risiken verbunden ist, weil z. B. keine Ampel vorhanden ist. Lotsen können auch an Bushaltestellen und als Begleiter in Schulbussen eingesetzt werden.

Der Einsatzbereich von Schülerlotsen ist dadurch geschützt, dass sich ca. 50 m vor der gefährlichen Stelle das Verkehrszeichen „Verkehrshelfer“ (Zeichen 356 StVO) befindet.



Zeichen 356 - Verkehrshelfer

Die Regelungen für die Schülerlotsenausbildung im Land Brandenburg sind in den [Verwaltungsvorschriften über den Einsatz von Schülerinnen und Schülern als Schülerlotsen](#) (VV – Schülerlotsen) vom 13.07.1992, Amtsblatt des MBS, 1992, Nummer 8, Seite 447, Ressort MBS veröffentlicht.

8. Medien für den Unterricht

„Schulwegsicherung“ Informationen für Eltern. GDV, Mai 2004

<http://www.gdv.de>

Schrödel; H., (1997): Mit dem Bus zur Schule. Schriftenreihe des BUK zu beziehen vom zuständigen Unfallversicherungsträger – an jeder brandenburgischen Schule vorhanden

Materialien der Unfallkasse: Bus-Schule. Faltblatt und Malbuch zum Downloaden und Ausdrucken, Unfallkasse Brandenburg, <http://www.unfallkasse-brandenburg.de>

BUK-Fachgruppe Bildungswesen, (2000): Schulweglexikon., Verlag Heinrich Vogel, München

9. Erweiterungsangebote

- Planerheft „Schulwegsicherung“ Empfehlung Nr. 14. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (richtet sich in erster Linie an die Behörden) <http://www.gdv.de>
- Informationsmaterialien, Unterrichtsbausteine und Filme zur Verkehrs- und Mobilitäts-erziehung, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- „Skate & Roll“ - Inline-Skaten – aber sicher. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- HELMI – Sicher ist cool. <http://www.planet-helmi.de>
- Limbourg. M.: Mehr Sicherheit auf Schulwegen, Universität Essen
- Ministerium für Bildung, Jugend und Sport: „Mit dem Bus sicher zur Schule“ - Zehn Schulbusregeln., <http://www.brandenburg.de/land/mbjs>
- „Leitfaden für den Schülerverkehr“. <http://www.vdv.de>
- „Mit dem Bus zur Schule“. <http://www.wir-belohnen-ihre-sicherheit.de>
- Mainz, A. (1998): Sicher zur Schule mit dem Bus – Sicher durch den Schulalltag. Angelika, Raabe Verlag, , <http://www.raabe.de/action.php>
- Mainz, A. (2001): Schülerlotsen, Verkehrskadetten, Schülermentoren - Sicher durch den Schulalltag, Raabe Verlag
- Schulwegepläne. <http://www.schulwegplaene.de/>

10. PIT-Ansprechpartner

Regional stehen den Schulen Unterstützungsangebote für den Unterricht sowie für Elternabende am staatlichen Schulamt zur Verfügung:

Schulräte mit der Fachaufgabe Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den staatlichen Schulämtern, <http://www.schulaemter.brandenburg.de>

ÜTK-Berater Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Rettungsdienste: Notruf 112

Polizeidienststellen in Ihrer Umgebung: Notruf 110

Planungsamt der Stadt / örtliche Fahrschulen

Sachgebiet Prävention im zuständigen Polizeischutzbereich.

<http://www.internetwache.brandenburg.de>

<http://www.forum-verkehrssicherheit.org>

Die Lenkungsgruppe „Umfeld“ Heike.Rau@vbbonline.de

Landesweit bieten überregionale externe Beratung an:

Unfallkasse Brandenburg,

Projekt Busschule

<http://www.ukbb.de>

Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.

<http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de>

z. B. mit der Aktion zum Schuljahresanfang: „Rote Mützen“ für die neuen Erstklässler

<http://www.Wir-belohnen-Ihre-Sicherheit.de>

Auf dieser Internetseite findet man Hinweise zur Förderung von Projekten zur Schulwegsicherung durch Continental in Zusammenarbeit mit den Landesverkehrswachten.

Deutsches Rotes Kreuz (DRK), Landesverband Brandenburg e. V., Alleestraße 5,

<http://www.lv-brandenburg.drk.de/>

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V, GDV

<http://www.gdv.de> / <http://www.vtiv.de>

Brandenburgische Ministerien:

<http://www.mbjs.brandenburg.de>

<http://www.mir.brandenburg.de>

<http://www.mi.brandenburg.de>

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM),

14974 Ludwigsfelde-Struveshof, <http://www.lisum.brandenburg.de>

03378 209 – 200

bundesweit

Deutsche Verkehrswacht e. V., DVW, Am Pannacker 2,

53340 Meckenheim, <http://www.dvw-ev.de>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., DVR, Beueler Bahnhofplatz16,
53222 Bonn, <http://www.dvr.de>

Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeption GmbH, GWM, Obere Wilhelmstraße 30, 53225 Bonn, <http://www.gwm-bonn.de>

Verkehrswacht Medien & Service, Center GmbH, VMS, Am Pannacker 2,
53340 Meckenheim, <http://www.verkehrswacht-verlag.de>

Bundesverband der Unfallkassen, BUK, Fockensteinstraße 1, 81539 München,
<http://www.unfallkassen.de>

Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.)

http://www.fuss-ev.de/index_f.html / <http://www.zufusszurschule.de/>

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), <http://www.vcd.org>

ADAC, <http://www.adac.de>

Präventionsfeld: Rad fahren

1. Problembeschreibung

Mobil sein ist für Kinder und Jugendliche sehr attraktiv – aber auch sehr gefährlich. So sind Unfälle bei Kindern und Jugendlichen in den industrialisierten Ländern die häufigste Todesursache.

Straßenverkehrsunfälle mit Todes- und Verletzungsfolgen sind ein herausragendes gesellschaftliches Problem.

Die Unfallentwicklung in den vergangenen 30 Jahren in Deutschland und in anderen Ländern kann allerdings auch den Nutzen gezielter Präventionsstrategien belegen.

Eine effiziente Prävention von Kinderunfällen kann sich nicht allein auf pädagogische Initiativen stützen, sie muss zusätzlich technische und ökonomische Potenziale und Überwachungsmaßnahmen nutzen.

Zu beachten ist bei erzieherischen Aktivitäten in jedem Fall der unterschiedliche Entstehungshintergrund von Unfällen und damit der verschiedenartige Präventionsansatz. So führen bei jüngeren Kindern häufig Unerfahrenheit und Wissensdefizite zu gefährlichen Situationen, in denen dann die Bewältigungskompetenz und oft auch der Schutz vor Verletzungskonsequenzen fehlen. Unfallpräventive Erziehung führt hier über eine gezielte Aufklärung und eine verbesserte Gefahrenkognition und -antizipation zu weniger Fehlern bei der Handlungsausführung. Eine weitere Strategie kann das bewusste Nutzen des Helms beim Rad fahren und von Protektoren z. B. beim Inlineskating sein. Im Vergleich dazu kommen bei älteren Kindern und Jugendlichen gehäuft (bewusste) Regelmisshandlungen als Unfallursachen hinzu, bei denen zum Erreichen anderweitiger Ziele Verstöße in Kauf genommen werden (Schlag, Richter, 2002). Jugendliche wollen ihre Fähigkeiten austesten und wählen auch solche Handlungsabläufe, die gewohnte Normen und Regeln u. U. außer Acht lassen (Limbourg, 2000). So kommt es bei Jugendlichen verstärkt darauf an, das Risikopotenzial einer Tätigkeit realistisch unter Beachtung eigener Ressourcen einschätzen zu lernen, um sich entsprechend unabhängig und selbstbewusst im Rahmen von Peergroups bewegen zu können.¹³

2. Analyse

Rad fahren macht Spaß, schont den Geldbeutel und ist gesund. Es ist aber nicht ungefährlich. In Deutschland verunglücken jährlich über 70.000 Radfahrer im Straßenverkehr. Rund 600 werden bei Verkehrsunfällen getötet. Der Schwerpunkt der Prävention liegt deshalb beim Thema „Sicher Rad fahren“.

Die Fahrradunfälle häufen sich besonders im Jugendalter. Dies ist zum einen zurückzuführen auf Entwicklungsspezifika der Heranwachsenden (z.B. das altersbedingte Risikoverhalten).

Laut Statistischem Bundesamt wurden – verglichen mit dem Vorjahr (2004 mit 2003) – wesentlich mehr Fahrradbenutzer verletzt oder getötet. So stieg die Zahl der Verletzten um 6,4 %, die der getöteten Fahrradbenutzer sogar um 21 %.

Bei der sehr hohen Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Toten, Verletzten und erheblichen Sachschäden war das Fehlverhalten von Radfahrern zumindest eine der Unfallursachen. In mehr als einem Viertel der Fälle ereignete sich der Unfall durch die falsche Stra-

¹³ Dokumentation B. Schlag, S. Richter (2005): Internationale Ansätze von Kinderverkehrsunfällen

ßenbenutzung: Radfahrer verstießen gegen das Rechtsfahrgebot, fuhren in echten Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung oder waren auf Radwegen in der falschen Richtung unterwegs. Beinahe jeder achte Fahrradunfall passierte beim Abbiegen oder beim Einordnen in den Verkehr. Mehr als jeder zehnte Unfall resultierte aus einem Verstoß gegen die Vorfahrt bzw. gegen den Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer. Etwa eben so häufig waren Alkohol und Drogen im Spiel.

Als häufigste Unfallsituationen tauchen in der Statistik

- das Überqueren einer Einmündung im Verlauf eines Radweges,
- die Benutzung eines Radweges neben einem Parkstreifen,
- Überholvorgänge durch Kraftfahrzeuge, die anschließend rechts abbiegen wollen („Toter Winkel“) und
- die falsche Benutzung des Radweges auf der linken Straßenseite auf.¹⁴

„Im Jahr 2005 verunglückten im Land Brandenburg die 11- bis 14-Jährigen im Straßenverkehr hauptsächlich bei der Benutzung des Fahrrades.

Verkehrsunfallbilanz Fahrradunfälle 2005 im Land Brandenburg:

Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrereteiligung	4.186
davon Unfälle mit Personenschaden	3.008
dabei Fahrradfahrer als Hauptverursacher	1.263
davon Unfälle mit Sachschaden	1.178
dabei Fahrradfahrer als Hauptverursacher	1.263
verunglückte Fahrradfahrer insgesamt	3.001
davon getötete Fahrradfahrer	42
davon verletzte Fahrradfahrer	2.924 ¹⁵

3. Lösungsansatz

Als Wege der Verhaltensbeeinflussung lassen sich im Verkehrsbereich die „4E“ (vgl. Schlag, 1997) unterscheiden:

- **Enforcement:** ordnungsrechtliche Maßnahmen, vor allem Gebote und Verbote, die als verhaltenslenkende Vorgaben im Verkehr zur Gewährleistung eines sicheren Ablaufs so differenziert ausgearbeitet sind wie in wenigen anderen Lebensbereichen;
- **Engineering:** eine veränderte Angebotsgestaltung betreffend, sowohl die Verkehrswege für verschiedene Verkehrsträger wie auch die unterschiedlichen Verkehrsmittel;
- **Education:** Maßnahmen der Ausbildung, Aufklärung und Information aller Verkehrsteilnehmer;
- **Encouragement oder economy:** Variationen des Kosten-Nutzen-Kalküls der Verkehrsteilnehmer.

¹⁴ http://www.destatis.de/themen/d/thm_verkehr.php

¹⁵ Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik

Bei einem Teil der Unfälle spielen technische Mängel am Fahrrad eine Rolle. Diese Unfälle sind leicht zu vermeiden, wenn man immer wieder dafür sorgt, dass das Rad verkehrssicher ist. Ein verkehrssicheres Fahrrad leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass Radfahrer jederzeit auf gefährliche Situationen reagieren können (z. B. durch Ausweichen oder Bremsen) und andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf sie aufmerksam werden (z. B. durch eine intakte Beleuchtung, Klingel, Reflektoren).

In der Straßenverkehrszulassungsordnung ist geregelt, was alles zur Sicherheitsausstattung jedes Fahrrades gehört.

Des Weiteren können Radfahrer ihr Unfallrisiko durch auffällige und sichere Kleidung reduzieren. Um gut gesehen zu werden, sind leuchtende Farben und reflektierende Materialien wichtig.

Untersuchungen belegen, dass ein Fahrradhelm das Risiko der Kopfverletzungen stark verringern kann. Grund genug also, einen Helm zu tragen.

Da Fahrradfahrer keine Knautschzone haben, gehören sie zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern und werden leicht von anderen übersehen. Deshalb müssen Fahrradfahrer auch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wachsam im Blick haben und mit deren Fehlverhalten rechnen. Sie sollen daher vorausschauend fahren und Verhaltensweisen trainieren, die im Ernstfall Unfälle verhindern. Radfahrer können die Straße „lesen“ lernen. Wer Hindernisse und Gefahrenstellen frühzeitig erkennt, kann entsprechend reagieren, beispielsweise Schlaglöcher umfahren sowie Straßenbahnschienen und Bordsteine im stumpfen Winkel ansteuern.

Eigene Fehler können gefährliche Folgen haben. Wer als Radfahrer gegen Verkehrsregeln verstößt, irritiert damit Autofahrer oder überfordert sie, was zu Unfällen führen kann.

Verkehrsgerechtes und faires Verhalten minimieren das Risiko.

Erweiterung der Inhalte der Radfahrerziehung – verkehrsspezifisches Gesamtkonzept

Die gestiegene allgemeine Bedeutung der Fahrradbenutzung sowie die individuelle Motivation zur verstärkten Verwendung des Fahrrades als Verkehrsmittel sind als neue Inhalte in ein Gesamtkonzept zur Radfahrerziehung aufzunehmen. Das Fahrrad stellt ein Verkehrsmittel dar, das im Innerorts- und Kurzstreckenbereich wichtige zeitliche Verfügbarkeit und Schnelligkeit der Zielerreichung – mit Vorzügen der Umweltverträglichkeit (vor allem fehlende Lärm- und Abgasemissionen und kein Verbrauch von nichtregenerierbaren Energieressourcen) vereint. Durch die stärkere Berücksichtigung dieser Zusammenhänge ergibt sich eine wichtige und legitime Erweiterung des verkehrspädagogischen Ansatzes.

Als Konsequenz aus den Unfallzahlen muss ein verkehrsspezifisches Gesamtkonzept mit spezifischen Akzenten für die einzelnen Altersstufen entwickelt werden.

Besonders durch die Erweiterung des vielerorts noch sehr unzulänglichen Radwegesetzes wird eine Verminderung von Unfallrisiken erwartet.

4. Zielgruppen

Schülerinnen und Schüler aller Jahrgangsstufen

5. Ziele

Die Schülerinnen und Schüler

- lernen verkehrsrelevantes Wissen zum Thema „Fahrrad“,
- stärken und entwickeln ihre Sozialkompetenz,

- entwickeln und trainieren motorische Fähigkeiten,
- nutzen das Fahrrad als umweltfreundliches, ökonomisches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel,
- entwickeln ein Problembewusstsein dafür, dass das eigene Verhalten zur Reduzierung von Verkehrsunfällen beiträgt,
- lernen, sich gefahrenbewusst, situationsgerecht, partnerschaftlich und ökologisch zu verhalten.

6. Inhaltliche Ausgestaltung

Erscheinungsformen

Fahrradausstattung

Fahrradcheck¹⁶

Regelmäßige Checks minimieren das Risiko für die Radfahrer. Jedes Kind und jeder Jugendliche kann sein Fahrrad selbst einem kritischen Blick unterziehen oder die Hilfe eines Fachgeschäftes in Anspruch nehmen. Auch die Schule kann einen Fahrradcheck durchführen.

Geprüft werden sollten:

1. Funktion der Beleuchtungsanlage (Vorder-, Rücklicht, Dynamo, Kabel)
2. Luftdruck der Reifen
3. Laufflächen und Mantel der Reifen auf Fremdkörper und Schäden
4. Kette und Kettenschaltung (ggf. reinigen und einfetten)
5. Rahmen und Gabel auf Beschädigungen
6. sicherer Sitz der Schrauben
7. Bremsklötze bei Felgenbremsen (am besten durch Spezialklötze für Regen ersetzen, Felgen mit Spiritus getränkten Lappen säubern, damit die Bremse sicher funktioniert)
8. Gängigkeit der Bremsen (evtl. ölen)
9. Sitz der Bremskabel in den Klemmen der Bremshebel.

¹⁶ Text und Abbildung aus: http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=lbm1.c.287883.de&_siteid=53



10 Gebote für Radfahrer

1. Passe deine Geschwindigkeit den Gegebenheiten und deinem Können an!
2. Halte die Verkehrsregeln ein!
3. Fahre immer mit Helm!
4. Checke regelmäßig, ob dein Fahrrad noch verkehrssicher ist, und nutze es nur, wenn alles O.K. ist!
5. Fahre stets vorausschauend, und denke für andere mit!
6. Achte auf Fußgänger!
7. Mach dich für andere sichtbar!
8. Wenn du Rad fahren willst: „Hände weg von Alkohol und Drogen!“
9. Fahre immer so, dass du niemanden behinderst!
10. Verhalte dich partnerschaftlich im Verkehr!

Gesetzliche Bestimmungen

<http://www.mluv.brandenburg.de>

Vorschriften für Fahrradfahrer

Fahrräder sind umweltfreundliche, sparsame und gesunde Verkehrsmittel. Aus diesen und anderen Gründen hat der Fahrradverkehr in den letzten Jahren stetig zugenommen. Der Tatsache wurde mit der Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Rechnung getragen.

Zum 1. September 1997 sind mit der sog. Fahrradnovelle Vorschriften in Kraft getreten, die das Radfahren im Straßenverkehr sicherer machen und diese Verkehrsart stärker fördern sollen. Nachfolgend werden die Neuerungen vorgestellt.

Radwegebenutzung

Bisher bestand für Radfahrer eine sog. Radwegbenutzungspflicht. Seit 1. Oktober 1998 gelten für die Benutzung von Radwegen neue Vorschriften. Danach müssen Radwege nur benutzt werden, wenn sie mit einem der folgenden Verkehrszeichen¹⁷ beschildert sind.



Für Radwege, die nicht beschildert sind, besteht dann keine Benutzungspflicht mehr, man darf sie aber befahren. Linke Radwege dürfen auch nach der neuen Regelung nicht benutzt werden, es sei denn, sie sind durch Beschilderung mit einem der abgebildeten Verkehrszeichen auch für den gegenläufigen Radfahrverkehr freigegeben. Die Benutzungspflicht für beschilderte Radwege dient der Entkoppelung vom Kraftfahrzeugverkehr.

Gleichzeitig wird aber berücksichtigt, dass es Radwege gibt, deren Ausbauzustand nicht immer modernen Anforderungen entspricht.

Zusatzschild für kreuzenden Fahrradverkehr aus beiden Richtungen:

Vorfahrtsregelungen gelten auch für kreuzende Radwege. Ist ein Radweg mittels Beschilderung für die Radbenutzung in Gegenrichtung freigegeben, so muss ein Kraftfahrer mit kreuzenden Radfahrern aus beiden Richtungen rechnen und Vorfahrt gewähren. Um auf kreuzenden Radverkehr aus beiden Richtungen hinzuweisen, kann über dem Verkehrszeichen 205¹⁸ ein Zusatzschild nach folgendem Muster angebracht werden.

¹⁷ http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&_siteid=53

¹⁸ http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&_siteid=53



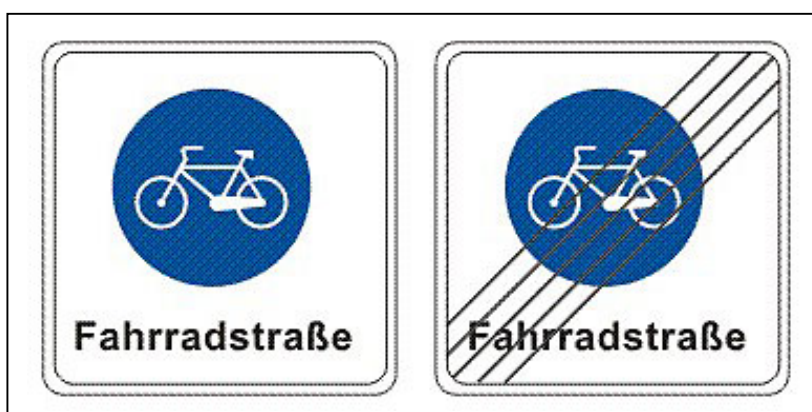
Die Verkehrsbehörde kann in besonderen Fällen von einer Anbringung des Zusatzschildes absehen, um eine Überbeschilderung zu vermeiden. Sie wird dies nur tun, wenn der Radverkehr am Ort keinen größeren Umfang hat oder besondere Umstände, wie z. B. sehr gute Sichtverhältnisse, vorliegen. Kraftfahrer sollten sich daher bei kreuzenden Radwegen stets auf bevorrechtigte Radfahrer aus beiden Richtungen einstellen!

Radfahrende Kinder auf Gehwegen

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg auch dann befahren, wenn ein Radweg vorhanden ist. Ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen ebenfalls die Gehwege befahren. Dies dient ihrem Schutz und ihrer Sicherheit im Verkehr.

Fahrradstraßen

Mit der Fahrradnovelle wurde die Fahrradstraße in die StVO eingeführt. Die neuen Verkehrszeichen 244 und 244a¹⁹ lassen jetzt die Einrichtung von Fahrradstraßen zu, die fast ausschließlich dem Radfahrverkehr vorbehalten bleiben.



¹⁹ dito

In einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge können Fahrradstraßen nur benutzen, wenn dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist, z. B. durch das Schild „Anlieger frei“. Unabhängig davon kann man Fahrradstraßen aber überqueren. Grundsätzlich dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h befahren werden.

Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer

Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer stellen weitere Neuerungen dar. Bei Schutzstreifen handelt es sich um auf Straßen zwischen dem rechten Rand und einem Fahrstreifen mittels einer unterbrochenen weißen Leitlinie abmarkierte Verkehrsflächen, auf denen in regelmäßigen Abständen Radfahrersymbole aufgemalt sind. Radfahrer müssen Schutzstreifen befahren. Andere Verkehrsteilnehmer haben die Fahrstreifen links von ihnen zu benutzen. Bei Bedarf kann die Markierung des Schutzstreifens überfahren werden, wenn Gefährdungen ausgeschlossen sind. Radfahrstreifen sind ausschließlich für den Radverkehr bestimmte, von der Fahrbahn mit einer durchgezogenen weißen Linie abgetrennte Verkehrsflächen, die von anderen Verkehrsteilnehmern auch nicht ausnahmsweise befahren werden dürfen. Aufgrund der Markierung mit Verkehrszeichen 237 (Radweg) besteht für Radfahrer Benutzungspflicht!

Radfahrer auf Busspuren

Bislang durften so genannte Busspuren von Radfahrern nicht benutzt werden. Mit Ergänzung der Erläuterungen zu Verkehrszeichen 245 können nun auch Busspuren mittels eines Zusatzschildes nach folgendem Muster für Radfahrer freigegeben werden:

Die Grafiken werden auf Wunsch nachgereicht. Sie waren bei dem Zeitpunkt der Mitzeichnung nicht verfügbar.

Benutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Vielfach ist der Eindruck entstanden, Radfahrer könnten Einbahnstraßen ohne Weiteres in Gegenrichtung befahren. Das ist verboten! Es sei denn, dass das Zusatzschild „Für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung geöffnet“ angebracht ist.

7. Anregungen für Unterricht und Schulleben

In der Grund- / Förderschule ist der Zugang zu dem Präventionsfeld „Rad fahren“ über die Gesundheitsförderung und Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes sinnvoll.

Dabei übernehmen der Sach- und der Sportunterricht eine Leitfunktion. Die Schülerinnen und Schüler lernen die Effektivierung ihrer Körperkoordination und nutzen in größerem Umfang Räume. Dabei lernen sie die Verkehrsregeln und das situationsgerechte Umsetzen sowohl im Schonraum, z. B. Fahrradparcours auf dem Schulhof, als auch im realen Verkehr, z. B. die Straße in der unmittelbaren Umgebung der Schule, kennen. Für das Fairplay im Verkehr bieten die Rahmenlehrpläne²⁰ der brandenburgischen Grundschule durch das Kompetenzmodell und den allgemeinen Bildungsauftrag vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten von Lebenskompetenz an.

In den brandenburgischen Schulen der Sekundarstufe I sind Zugangsmöglichkeiten zum Thema „Rad fahren“ über Unterricht und Schulleben möglich. Diese sind in einer Recher-

²⁰ Rahmenlehrpläne der Grundschule, Sachunterricht, Kapitel 1: Bildungs- und Erziehung in der Grundschule. S. 6 ff.

che in den Rahmenlehrplänen²¹ übersichtlich dargestellt. Auch in der Handreichung des MBS zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung sind für die fächerübergreifende und fächerverbindende Integration Anregungen und Rahmenplanbezüge für die Jahrgangsstufen 5 bis 10 gegeben.

Förderlich sind des Weiteren umfassende Präventionsstrategien, die über das Schulprogramm in Form von Mehrebenenkonzepten und Trainingsprogrammen zum sozialen Lernen und zur Entwicklung von Lebenskompetenz im Schulleben verankert werden. Dies können z. B. Fahrradparcours, die Fahrradwerkstatt oder Wanderfahrten mit dem Fahrrad sein.

Die Radfahrausbildung in der Grundschule

Eine der wichtigsten schulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen ist die Fahrradausbildung mit anschließender Überprüfung der Lernerfolge.

Sie umfasst die theoretische Ausbildung mit einer Lernkontrolle sowie die fahrpraktische Ausbildung im Schonraum und im Realverkehr. Besonders wichtig ist zunächst die Kenntnis der Teile des betriebs- und verkehrssicheren Fahrrades. Die Schülerinnen und Schüler verinnerlichen, dass das Tragen des Fahrradhelms vor schweren gesundheitlichen Schäden schützt. Durch das Kennenlernen der für die Radfahrer relevanten Verkehrszeichen werden sie befähigt, sich richtig und vor allem situationsgerecht zu verhalten. Schwerpunkt der Ausbildung sind außerdem die Grundregeln der Vorfahrt. Im Schonraum (in der Regel der Schulhof) werden gezielte Übungen zur Förderung der motorischen Fertigkeiten durchgeführt. Dazu gehören:

- das Training des Gleichgewichts mit und ohne Rad (Sportunterricht),
- das Aufsteigen und das Anfahren von der richtigen Seite (Gehweg),
- das Bremsen und das Absteigen auf der richtigen Seite (Gehweg),
- das Einhändigfahren (rechts / links),
- das Langsamfahren / Schulterblick,
- das Spurhalten und das Kurvenfahren sowie
- die Bremsübungen auf den unterschiedlichen Straßenbelägen.

Das Fahren in der Gruppe wird erlernt und die Geschicklichkeitsschulung erfolgt auf dem Fahrradparcours. Beim Fahren im Realverkehr üben die Schülerinnen und Schüler das Anfahren vom Fahrbahnrand, das Rechtsfahrgebot und das Spur- sowie Abstandhalten. Sie erlernen das Verhalten an Fußgängerüberwegen, das Verhalten an Lichtsignalanlagen (LSA), das Vorbeifahren an Hindernissen und an geparkten Autos. Die Vorfahrtsregelungen an Kreuzungen und Einmündungen mit vorfahrtsregelnden Zeichen, das Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen mit der Regelung „rechts vor links“ und das direkte und indirekte Linksabbiegen werden praktisch geübt.

Die Wartung und Pflege des Fahrrades, die erste Hilfe, das vorausschauende Fahren und das richtige Verhalten und Reagieren in Gefahrensituationen sind Schwerpunkte der Ausbildung. Das rücksichtsvolle Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern und damit die Bereitschaft der Sicherheit zuliebe, auch mal auf den eigenen Vorteil zu verzichten, sind besonders zu trainieren.

Die Schülerinnen und Schüler können sich auch an der örtlichen Radwegeplanung beteiligen.

²¹ Recherche zu den Rahmenlehrplänen im Präventionsfeld auf der CD-ROM und auf dem Bildungsserver

Die Zusammenarbeit zwischen Elternhaus und Schule ist zwingend notwendig.

Der Erfolg der Elternarbeit hängt davon ab, wie interessant und ansprechend sie gestaltet wird. Lehrer und Eltern sollten sich zum Vorteil der gemeinsamen Arbeit gegenseitig informieren und untereinander abstimmen. Ein üblicher Elternabend mit Kurzreferat und Diskussion genügt vielleicht der Informationspflicht der Lehrer gegenüber den Eltern, ist für die Durchführung der Radfahrausbildung aber nicht ausreichend.

Für die Teilnahme an der Radfahrausbildung muss das schriftliche Einverständnis der Eltern vorliegen. Diese müssen wissen:

1. Es gibt reifungs- und entwicklungsbedingte Leistungsfähigkeiten von Kindern, die ihre Verhaltensspielräume mit dem Fahrrad eingrenzen. Auch wenn die Fahrgeschicklichkeit mehr und mehr zunimmt, stellen die komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs oft eine Überforderung dar. Hinzu kommt, dass alterstypische Bedürfnisse und Interessen den Umgang mit dem Fahrzeug bestimmen. Rad fahren erfolgt nicht unter Sicherheitsaspekten, sondern aus Spaß an der Bewegung sowie aus dem kindlichen Spieltrieb heraus. Für Kinder ist Rad fahren häufig ein Spiel.
2. Durch den Straßenverkehr gibt es objektive Anforderungen an radfahrende Kinder, die je nach Wohngegend unterschiedlich sind und daher auch unterschiedlich hohe Gefährdungspotenziale mit sich bringen. Eltern müssen unter diesem Gesichtspunkt die Aufenthalts-, Spiel- und Aktionsräume mit ihren Kindern festlegen und zunächst auf die Einhaltung der Grenzen achten, um sie dann nach und nach zu erweitern.

8. Medien für den Unterricht

- Das verkehrssichere Fahrrad der Schülerinnen und Schüler als Anschauungsgegenstand
- Prüfungsbogen für die theoretische Lernkontrolle, der von der Unfallkasse Brandenburg alljährlich für alle Schülerinnen und Schüler ausgeliefert und gesponsert wird
- Fahrrad-Fahrschule. Auer-Verlag, ISBN: 3-403-03167-5
- Radfahrausbildung in der 4. Klasse. DVW, ISBN: 3-927782-46-7
- Arbeitsheft 4. Schuljahr. Vogel-Verlag, Bestell-Nr.: 19 250
- Geschicklichkeitsparcours, Langsamfahrstrecke, Geländestrecke mit Stationsbetrieb,
- Radfahren 5 – 10. Unterrichtsprojekte für die Sekundarstufe vom Vogelverlag, ISBN: 3-927782-05-X
- Handreichung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung, übergreifende und fächerverbindende Integration. Diese ist an jeder Schule vorhanden; W&T Verlag, ISBN 3-89685-905-6
- „Mit dem Fahrrad durchs Netz“. <http://www.beiki.de>

9. Erweiterungsangebote

- Tipps rund um´s Rad.
DVR, Beueler Bahnhofplatz 16, 53225 Bonn
- „Mobile Schule – aktiv mit dem Fahrrad“
- „Fahr Rad – fahr sicher“
- „Guter Rat ums Rad“

(Die letzten drei genannten Materialien sind über das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg, Referat 53 (Schulsport), Postfach 10 34 42, 70029 Stuttgart, zu erhalten.)

10. PIT- Ansprechpartner

Regional stehen den Schulen Unterstützungsangebote für den Unterricht sowie für Elternabende am staatlichen Schulamt zur Verfügung:

Schulräte mit der Fachaufgabe Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den staatlichen Schulämtern <http://www.schulaemter.brandenburg.de>

ÜTK-Berater Verkehrs- und Mobilitätserziehung
<http://www.schulaemter.brandenburg.de>

Rettungsdienste: Notruf 112 / Polizeidienststellen in Ihrer Umgebung: Notruf 110

Fahrschulen / Fahrradfachgeschäfte

Sachgebiet Prävention in den Polizeischutzbereichen,
<http://www.internetwache.brandenburg.de>

Menuepunkt: „Informationen“,
Menuepunkt „zur Prävention“

Aktionsplan „Fahrradsicherheit“ Forum Verkehrssicherheit
des Landes Brandenburg“

<http://www.forum-verkehrssicherheit.org>

Landesweit bieten überregionale externe Beratung an:

Unfallkasse Brandenburg, Müllroser Chaussee 75, 15236 Frankfurt (Oder),
<http://www.ukbb.de>

Landesverkehrswacht Brandenburg e. V., Verkehrshof 11, 14478 Potsdam
<http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de>

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM),
14974 Ludwigsfelde-Struveshof, <http://www.lisum.brandenburg.de>
03378 209 – 200

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), <http://www.adfc.de>
<http://www.brandenburg.adfc.de>

bundesweit

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
<http://www.bmvbw.de>

Deutsches Rotes Kreuz (DRK), Landesverband Brandenburg e.V., Alleestraße. 5,
<http://www.lv-brandenburg.drk.de/>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
<http://www.dvr.de>

Deutsche Verkehrswacht
<http://www.dvw-ev.de>

ADAC <http://www.adac.de>

Präventionsfeld: Motorisierung

1. Problembeschreibung

Die Jugendlichen werden immer früher motorisiert mobil. Die Führerscheinklasse S macht es seit dem 1. Februar 2005 möglich, dass Jugendliche bereits ab 16 Jahre mit Quads und Miniautos auf der Straße unterwegs sind. Ab 16^{1/2} Jahren dürfen sie vielerorts im Rahmen des Modellversuches des „Begleiteten Fahrens ab 17“ die Pkw-Führerscheinausbildung beginnen.²²

Junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger haben ein dramatisch hohes Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken oder getötet zu werden. Dies liegt unter anderem in dem unglücklichen Zusammentreffen von Anfängerrisiko und in der Jugendlichkeit begründeten Risiko. Dabei ist es ein Irrglaube, davon auszugehen, die Fahrausbildung sei in der Lage, dies „in den Griff zu bekommen“. Auto fahren lernen, das „soziale Happening Straßenverkehr“ zu ergründen und zu verstehen und mit einem „normalen“ Risiko zu meistern, ist ein Lernprozess, der Jahre dauert.

Die vielfältigen Erkenntnisse in Deutschland und Europa zeigen, dass junge Menschen in diesem langwierigen Lernprozess Unterstützung brauchen, eine zielgerichtete, dem Lernstand angemessene Unterstützung.²³

2. Analyse

Bildung im umfassenden Sinn darf den vitalen Lebensbereich Verkehr nicht aussparen, vielmehr hilft sie den Schülerinnen und Schülern, an der öffentlichen Meinungsbildung und politischen Entscheidung auch in diesem Bereich mitzuwirken. Nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 zur Verkehrserziehung in der Schule beschränkt sich diese „nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein.“²⁴ Mit den genannten Begründungen sind die beiden wesentlichen verkehrspädagogischen Zielbereiche angesprochen, nämlich die eigenverantwortliche Teilnahme und die mitverantwortliche Teilnahme am Lebensbereich Verkehr.

Fahren ist eine persönliche technische, körperliche, geistige sowie charakterliche Gesamtleistung und bedeutet gleichzeitig Übernahme von Verantwortung für die Verkehrsteilnahme. Fachleute sagen: „Jeder fährt so, wie er ist.“ Damit ist vor allem die charakterliche Seite des Einzelnen angesprochen. Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug sind durchweg Reaktionen auf charakterliches Versagen im Verkehr, z. B. Alkoholfahrt, Tempoverstoß, Fahren ohne Fahrerlaubnis und ohne Haftpflichtversicherungsvertrag, Verkehrsnötigung. Den fahrenden Schülerinnen und Schülern muss deutlich gemacht werden, dass das Fahren nicht nur Mobilität und ein Gefühl von Freiheit bedeutet, sondern vor allem Übernahme von Verantwortung dafür, dass von der eigenen Verkehrsteilnahme möglichst keine Gefahr für die anderen und für die eigene Person ausgeht.

Von 14 bis 18 Jahren verändert sich für junge Leute rechtlich eine ganze Menge. Mit 14 wird man strafmündig und ist deshalb für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten verantwortlich.

²² ADACsignale – Ausgabe 28, Juli 2006

²³ Kay Schulte: DVR Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2005

²⁴ Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.06.1994

15-Jährige dürfen mit dem Mofa fahren und mit 16 kann man bereits die ersten Führerscheine für Klein- und Leichtkrafträder erwerben, bis dann mit 17 Jahren (Begleitetes Fahren – Modellversuch) die Auto- und Motorradführerscheine in Reichweite kommen.

14- bis 18-Jährige nehmen als Inline-Skater, Roller-, Rad-, Mofa-, Kleinkraftrad- und Leichtkraftradfahrer aktiv am Verkehr teil mit allen rechtlichen Konsequenzen, wenn gegen Verkehrsbestimmungen verstoßen wird. Dabei ist vielen unklar, was an nachteiligen Rechtsfolgen im Bereich strafrechtlicher Sanktionen, Schadensersatz- und Versicherungspflicht auf sie zukommt.

Aufklärung und Prävention sind hier besonders wichtig, wie die täglichen Erfahrungen bei der Abwicklung von Verkehrsverstößen Jugendlicher zeigen. Rechtzeitige und sachgerechte Aufklärung mit Blick auf das notwendige Verantwortungsbewusstsein beim Einstieg in die Fahrerwelt ist ein unabdingbarer Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Noch immer liegt das Land Brandenburg hinsichtlich schwerer Unfälle deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

<http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/2239/unfallbericht2004pdf>

Im Vergleich zweier Erhebungen von 1980 und 2002 wurde festgestellt, dass nur wenig Fortschritte in der Verkehrserziehung in den Sekundarstufen erreicht wurden. Dies geht einher mit einer schwierigen Situation der unfallbezogenen Primärprävention im Jugendalter. Der Leidensdruck fehlt weitgehend; eine angemessene Gefahrenbewertung ist so gering, wie der Glaube an die eigenen Bewältigungsmöglichkeiten groß ist. Subjektives Sicherheitsgefühl und objektive Sicherheit fallen in diesem Alter besonders weit auseinander.

3. Lösungsansatz

Um Kinder und Jugendliche bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu motivieren, ist an ihren Problemen und Interessen anzuknüpfen. Es genügt nicht, die normativen Vorgaben von Zielvorstellungen, wie beispielsweise sicheres und umweltverträgliches Verhalten, zu machen.

Reine Informationsmaßnahmen haben nach den Metaanalysen von Lund und Aarö (2004) wenig Effekte auf das Sicherheitsverhalten und die Unfallverwicklung. Bessere Ergebnisse sind dann zu erzielen, wenn die Botschaft wiederholt wird, wenn sie zielgruppenorientiert ist und wenn sie in Face-to-face oder Zweiweg-Kommunikation dargeboten wird. Effektiver ist es vor allem, wenn präventive Maßnahmen der Erziehung und Aufklärung

- in ein Paket unterschiedlicher Maßnahmen eingebunden sind und
- wenn sie auf der einen Seite Individuen berühren (um ihr Wissen, ihre Einstellungen und ihr Verhalten zu beeinflussen) und auf der anderen Seite soziale Normen und kulturelle Faktoren aufgreifen.

Eine altersgerechte Wiederholung und Erweiterung von Themen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätserziehung erfolgen in der weiterführenden Schule. Jede Schule sollte ein Spiralcurriculum zur Behandlung verkehrsrelevanter Themen erarbeiten. Eine Weiterführung des übergreifenden Themenkomplexes „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ in den Sekundarstufenbereichen I und II bewirkt ein umsichtiges Verkehrsverhalten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

Insbesondere das „Begleitete Fahren ab 17“ eröffnet Schulen gute Chancen, den Wunsch nach dem Führerschein zu nutzen, um verkehrserzieherische Inhalte in den Fachunterricht zu integrieren.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Um das besonders hohe Unfallrisiko junger Fahrer mit der gerade erworbenen Fahrerlaubnis zu reduzieren, wurde in einer bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) angesiedelten Projektgruppe, in der auch der ADAC mitarbeitete, das Modell „Begleitetes Fahren mit 17“ auf der Basis europäischer Erkenntnisse entwickelt.

2004 startete das Land Niedersachsen diesen Modellversuch. Inzwischen beteiligen sich 11 Bundesländer, Brandenburg und Berlin sind seit dem 1. Februar 2006 dabei.

Das „Begleitete Fahren ab 17“, mit der zunächst bis 2010 befristeten Verordnung, soll dem Hauptproblem von jungen Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern, die ihr eigenes Können oft überschätzen und kritische Situationen unterschätzen, begegnet werden. Sie erhalten so Unterstützung beim Aufbau von Kompetenz und Erfahrung. Deutschland knüpft mit der Phase des Begleitens an eine vollständig durchlaufene Fahrausbildung in einer Fahrschule und an die erfolgreiche Absolvierung einer Fahrerlaubnisprüfung an.

Ansatz ist dabei die wissenschaftlich fundierte Erkenntnis, dass es bei Fahrten in Begleitung zu weniger Unfällen kommt als bei Fahrten ohne Begleitung - jedenfalls sofern es sich bei den Begleitern nicht um Personen gleichen Alters handelt. Gleichzeitig führt die Fahrpraxis in Begleitung zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn der Fahranfänger ab dem 18. Lebensjahr nach Erwerb des Führerscheins ohne Begleitung fahren darf. Bei entsprechender Fahrpraxis kann daher davon ausgegangen werden, dass die Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich herabgesenkten Risikoniveau in die Phase des selbstständigen Fahrens eintreten. Dieser Ansatz ist in anderen europäischen Ländern bereits erfolgreich eingeführt.

4. Zielgruppen

Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 7

5. Ziele

- Entwickeln von Sozial- und Kommunikationskompetenz; Einstellungen und Verhaltensweisen entwickeln, die befähigen Konflikte auszuhalten und konstruktiv zu lösen,
- Vermitteln elementarer Kenntnisse über gesellschaftliche Zustände, Entwicklungsprozesse und Veränderungen,
- Bewusstmachen geltender Regeln und Normen,
- ein realistisches Gefahrenbewusstsein schulen um Verhalten im Straßenverkehr zu analysieren und zu reflektieren,
- Unrechtsbewusstsein schärfen, Rechts- und Pflichtbewusstsein stärken,
- Strategien entwickeln, um Unfälle zu verhüten und Verkehrsstraftaten zu vermeiden,
- Verantwortung gegenüber sich selbst und anderen stärken und Zivilcourage entwickeln, um bei entsprechenden Gefahrensituationen eingreifen zu können,
- Mitfahrerinnen und Mitfahrer zur Wahrnehmung und Verhinderung von Gefahrensituationen befähigen.

6. Inhaltliche Ausgestaltung

Erscheinungsformen

Mofafahren

Das erste Kraftfahrzeug eines Schülers ist oft ein Mofa 25. Vielen ist dieses Kfz nicht schnell genug und deshalb wird das Mofa „frisirt“ oder es wird eine Doppelsitzbank angebracht, um es attraktiver zu machen. Das hat entscheidende Folgen für die Fahrerlaubnispflicht und kann zu versicherungsrechtlichen Nachteilen beim Verkehrsunfall führen. Wichtig ist, dass ein gültiger Haftpflichtversicherungsvertrag besteht, der rechtzeitig von Jahr zu Jahr abgeschlossen werden muss.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Bereits mit 16^{1/2} Jahren kann man mit der normalen Fahrausbildung beginnen. Dazu ist die Zustimmung der Erziehungsberechtigten nötig. Der Antrag wird nur bewilligt, wenn keine Zweifel an der Eignung (z. B. Drogenauffälligkeit) vorliegen. Wer die Prüfung besteht, erhält zu seinem 17. Geburtstag keinen Führerschein, sondern eine Prüfbescheinigung mit der Auflage, nur mit einem eingetragenen Begleiter fahren zu dürfen. Dieses Papier ist nur in Deutschland gültig, hier berechtigt es aber auch zum Fahren in den Bundesländern, die sich nicht an dem Modellversuch beteiligen. Mit Erreichen des 18. Lebensjahres wird dann der Kartenführerschein auf Antrag ausgehändigt. Hierbei ist zu beachten, dass man nur bis zu drei Monaten nach dem 18. Lebensjahr mit der Prüfbescheinigung fahren darf.

Führerschein Klasse S ab 16

Mit dem seit 1. Februar 2005 neuen Führerschein Klasse S erhält theoretisch eine weitere, zahlenmäßig große Gruppe Jugendlicher Zugang zum motorisierten Straßenverkehr.

Diese neue Führerscheinklasse wurde eingeführt, weil sich die ausländischen Hersteller von Miniautos in Brüssel beschwert hatten. Sie sahen den Wettbewerb verletzt und fürchteten um ihre Umsatzzahlen, denn bis dahin war in Deutschland der vergleichsweise anspruchsvolle Führerschein Klasse B für das Fahren der kleinen Autos nötig.

Dieser Führerschein ist nicht billig und wird auf den richtigen Führerschein Klasse B nicht angerechnet.

Es ist zu befürchten, dass die neue Klasse S für Trikes, Quads und Microcars bis 45 km/h zu mehr Unfällen mit schweren Folgen führen wird. Die Leichtfahrzeuge gewähren keinerlei aktive oder passive Sicherheit für den Fahrer und Beifahrer. Die „Knautschzone“, über die der Fahrer verfügt, ist kaum vorhanden, das haben ADAC-Tests eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Gesetzliche Bestimmungen

Mofakurse

Für Mofas (bis 25 km/h) gibt es keinen eigenen Führerschein, hier erwirbt man lediglich eine so genannte Prüfbescheinigung (Theorieprüfung).

Die erste Führerscheinklasse ist M (wie Moped) für Kleinkrafträder, Mokicks, Roller bis 45 km/h. Mofakurse können auch an Schulen angeboten werden.

Mitteilung des MBS 15/05 2006 „Mofa-Kurse an Schulen“.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Verordnung über die Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ (BF17-Erprobungsverordnung) vom 15. Dezember 2005

Aufgrund des § 6e Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. August 2005 (BGBl. I S. 2412) eingefügt worden ist, verordnet die Landesregierung:

§ 1 Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17“.

Von der Möglichkeit, eine Fahrerlaubnis der Klassen B und BE nach Maßgabe der nach § 6e Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnung zu erteilen, wird zur Erprobung neuer Maßnahmeansätze zur Senkung des Unfallrisikos junger Erwachsener (Begleitetes Fahren ab 17 Jahre) im Land Brandenburg Gebrauch gemacht.

§ 2 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 2006 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2010 außer Kraft.

Das „Wie“ des „Begleiteten Fahrens“ ist nach Zustimmung des Bundesrates im vergangenen Jahr, nun bundeseinheitlich vorgegeben. Die Bundesländer müssen sich seit 01.03.2006 an die erweiterten bundeseinheitlichen Vorgaben halten.

Die Prüfbescheinigung berechtigt nur zum Führen eines Fahrzeugs in Deutschland. Dabei ist unter anderem zu beachten, dass

- die Fahrerlaubnis mit 17 nur derjenige erwerben kann, der in einem Bundesland wohnt, das das Ausbildungsmodell anbietet,
- der Fahranfänger erst mit Vollendung des 18. Lebensjahres auf Antrag den Kartenführerschein erhält,
- während der Fahrten eine zuvor festgelegte und den Behörden bekannte Person anwesend sein muss. Diese ist namentlich in der Prüfungsbescheinigung aufgeführt. Es können mehrere Begleiter benannt werden. Bei einem Verstoß muss die Fahrerlaubnis widerrufen werden,
- über die Fahrerlaubnis eine Prüfbescheinigung ausgestellt wird. Die Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Anforderungen an die Jugendlichen:

- Mit 16^{1/2} kann mit der Fahrausbildung in der Fahrschule begonnen werden.
- Die praktische Prüfung darf frühestens einen Monat vor dem 17. Geburtstag erfolgen. Hat der Prüfling bestanden, kann ab dem 17. Geburtstag gefahren werden.
- Bis zum 18. Geburtstag ist das Fahren nur in Begleitung der benannten Person erlaubt.

Anforderungen an den Begleiter:

Die begleitende Person

- steht dem Fahranfänger vor, während und nach der Fahrt ausschließlich als Ansprechpartner zur Verfügung.
- Sie greift nicht aktiv in das Fahrgeschehen ein. Verantwortlicher Führer des Fahrzeugs ist der Fahranfänger.
- Sie ist mindestens 30 Jahre alt.
- Sie muss mindestens seit 5 Jahren selbst Inhaber der Führerscheinklasse B sein.

- Sie darf in Flensburg nicht mehr als 3 Punkte haben.

Für Fahrer und Begleitperson gilt die 0,5 % Grenze (0,5 % Alkohol im Blut oder mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft) und natürlich sind auch Drogen tabu.

Wer noch keine 18 Jahre alt ist und mit der Prüfbescheinigung aber ohne die Begleitperson beim Fahren erwischt wird, zahlt 150 € Bußgeld und erhält 4 Punkte in Flensburg. Außerdem wird sogleich die Fahrerlaubnis widerrufen und ein Aufbauseminar angeordnet. Das Nicht-Mitführen der Prüfbescheinigung ist mit einem Verwarnungsgeld von 10 € belegt.²⁵

Mit Erreichen des 18. Lebensjahres erhält der Fahranfänger auf Antrag den Kartenführerschein. Mit Erteilung der Prüfbescheinigung beginnt die Regelprobezeit von zwei Jahren. Fehler in dieser Zeit führen, je nach Schwere des Vergehens, zu einem Aufbauseminar für Fahranfänger, das (zusätzlich zum Bußgeld und den Punkten) bis zu 250 bis 350 € kosten kann sowie zur Verlängerung der Probezeit auf vier Jahre.

Führerschein Klasse S

Vorgeschrieben ist eine theoretische Ausbildung mit 14 Doppelstunden Unterricht. Die Theorieprüfung umfasst 30 Fragen. Auch eine praktische Ausbildung mit 30-minütiger Fahrprüfung ist gesetzliche Pflicht.

Seit dem 1. Januar 2006 gilt in Deutschland eine allgemeine Helmpflicht für Quads. Jeder muss bei der Fahrt einen Helm tragen.

Für alle Quads gilt eine Mitnahmepflicht für das Erste-Hilfe-Material (§35h StVZO) und für das Warndreieck (§53a StVZO). Sind beide nicht vorhanden, droht ein Bußgeld von 15 €.

Ein Quad benötigt gemäß § 60 StVZO zwei Nummernschilder. Eine Ausnahme sind die 50 ccm Fahrzeuge, dort reicht ein Versicherungskennzeichen.

7. Anregungen für Unterricht und Schulleben

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Gruppe sind vielfältig. Ein intensiver Dialog mit Jugendlichen, der praktische Erfahrungen, Unsicherheiten und Rollenkonflikte thematisiert, ist unbedingt erforderlich.

Jugendstrafrecht

Das Jugendstrafrecht (JGG) muss den Schülerinnen und Schülern erläutert werden. Es ist unbedingt nötig, die Verkehrsregeln zu wiederholen und zu festigen. Die Rolle des Beifahrers und sein Verhalten in Konfliktsituationen sollen erörtert und diskutiert werden, um Unfallvermeidungsstrategien zu erarbeiten. Die Themenbearbeitung durch Quiz oder Rollenspiel unterstützt den Wirkungsgrad der Vermittlungsabsicht.

Die Jugendlichen werden informiert und aufgeklärt über die Folgen von leichtsinnigem bzw. verantwortungslosem Verkehrsverhalten, über das Jugendstrafrecht (JGG) und Verkehrsrecht. Die Reflektion über ihre Rolle als Fahrer und Beifahrer ist wichtig und kann an Fallbeispielen analysiert werden. Pädagogisch sinnvoll und Erfolg versprechend sind Vorgehensweisen, die die Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler aufgreifen. Jugendliche lehnen in diesem Lebensabschnitt Regeln als Bevormundung ab. Wird ihnen die Chance gegeben, Einsichten und Normen eigenständig zu entwickeln, können sie diese in ihr eigenes Handeln übertragen.

²⁵ ADACsignale – Ausgabe 28, Juli 2006

Begleitetes Fahren mit 17 (BF 17)

Es schafft neue Möglichkeiten für schulische Arbeitsformen und konkrete Unterrichtsvorhaben in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

Die Praxis zeigt, dass das Thema „Verkehrssicherheit“ nicht leicht bei Jugendlichen unterzubringen ist. Dafür gibt es diverse Gründe. Eine Schwierigkeit besteht z. B. darin, die Schülerinnen und Schüler zur Auseinandersetzung mit Sicherheitsthemen zu motivieren. Auf die Frage, was sie überhaupt an der Thematik „Verkehr“ interessiert, hört man in der Regel nur wenige Antworten. Eine lautet: „Mich interessiert, wie ich endlich den Lappen kriege und wie ich ihn behalte.“ Der Erfolg von Mofakursen und das große Interesse an Fragen rund um den Führerschein lassen vermuten, dass die Schülerinnen und Schüler innerhalb des Zeitfensters Führerscheinwerb sensibel für Verkehrsthemen und gut für eine Auseinandersetzung mit Sicherheitsthemen zu gewinnen sind. Eine Verlängerung der Lernzeit beim Erwerb des Führerscheins durch das „Begleitete Fahren“ eröffnet neue Perspektiven für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Jetzt lassen sich Lernangebote gut mit den lebenspraktischen (Fahr-) Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler verbinden. Die große Chance des Modells für die Schule liegt darin, junge Verkehrsteilnehmer bei einem Thema abzuholen, das sie „echt interessiert“. Daher gilt es, auch für das Modell BF 17 zu werben, damit sich die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wegen der zu erwartenden Sicherheitseffekte möglichst rasch erhöht.

Bereits in der Projektgruppe des Bundesverkehrsministeriums zum BF 17 wurde eine schulische Begleitung des Modells als wünschenswert diskutiert. Wenn sich zahlreiche Schülerinnen und Schüler einer Schule an dem Modell beteiligen, ist eine Behandlung von Verkehrsthemen im Umfeld des Führerscheinwerbs bereits ab der Jahrgangsstufe 10 möglich. Für die Schülerinnen und Schüler ergibt sich eine Vielzahl von Fragestellungen: Wie läuft das überhaupt mit dem Führerschein? Soll ich den Zweiradführerschein A1 machen oder lieber noch warten und nächstes Jahr mit dem Führerschein Klasse B anfangen? Wie viele Fahrstunden muss man nehmen? Was kostet das? Ab der Jahrgangsstufe 11 befinden sich viele Schülerinnen und Schüler bereits mitten im Geschehen. Sie lernen in der Fahrschule und machen erste praktische Fahrerfahrungen. Für eine pädagogische Begleitung ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten. Besonders effektiv ist die Durchführung einer schulischen Arbeitsgemeinschaft.

8. Medien für den Unterricht

Mappe: „Jugend und Verkehr“, Einzelhefte und DVD der Deutschen Verkehrswacht
<http://www.dvw-ev.de>

Verkehrsrecht im Unterricht für 14- bis 18-jährige „fahrende Schüler“ von Peter Grohmann (an allen Schulen vorhanden mit CD und Quiz). Vogelverlag, Bestellnummer: 29 110,
Verkehrsunfallbilder auf Video, DVD oder Folie, Unfallanalysen der Polizei

Begleitetes Fahren ab 17, <http://www.jungesfahren.de>
http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/Fahren_mit_17.pdf

StVO und StVZO

Fahrschullehrbücher

Mobilitäts- und Verkehrserziehung, ISBN 3-89685-905-6

9. Ergänzungsangebote

ADACsignale: Sehnsucht „Führerschein“. Ausgabe 28, Juli 2006

Alkohol und Drogen sind schlechte Begleiter. Ausgabe 24

Curriculum – Modell des Lernbereichs „Mobilität“ „Den Führerschein im Kopf“
<http://www.curriculum-mobilitaet.de>

10. PIT-Ansprechpartner

Regional stehen den Schulen Unterstützungsangebote für den Unterricht sowie für Elternabende am staatlichen Schulamt zur Verfügung:

Schulräte mit der Fachaufgabe Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den staatlichen Schulämtern

ÜTK-Berater Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Rettungsdienste: Notruf 112 / Polizeidienststellen in ihrer Umgebung: Notruf 110

örtliche Fahrschulen

Sachgebiet Prävention im zuständigen Polizeischutzbereich,
<http://www.internetwache.brandenburg.de>

Landesweit bieten überregionale externe Beratung an:

Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.,
<http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de>

Unfallkasse Brandenburg,
<http://www.ukbb.de>

Automobilclubs
ACE Auto Club Europa <http://www.ace.de>
ADAC <http://www.adac.de>

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM),
14974 Ludwigsfelde-Struveshof, <http://www.lisum.brandenburg.de>
03378 209 – 200

bundesweit

DEKRA/TÜV
<http://www.dekra.de>

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR)
<http://www.mir.brandenburg.de>

Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen <http://www.bmvbw.de>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat <http://www.dvr.de>

Deutsche Verkehrswacht <http://www.dvw-ev.de>

ADAC <http://www.adac.de>