



Radfahrausbildung

im 3. und 4. Schuljahr



Herausgegeben von:
Polizeipräsidium Frankfurt am Main
D 630 - Verkehrserziehung und -aufklärung
Adickesallee 70
60322 Frankfurt am Main
☎ 069 / 755 - 46308

Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr

Inhalt:

Einleitung.....	Seite 3
Was erfordert der Straßenverkehr?	Seite 3
Was kann im Schonraum gelernt werden?	Seite 3
Neue Wege - Radfahrausbildung im öffentlichen Verkehrsraum	Seite 4
Die häufigsten Unfallursachen - bei Radfahrern in Frankfurt am Main	Seite 4
Radfahrunfälle in Frankfurt - Verursacher PKW	Seite 5
Prüfung, Lernzielkontrolle oder Beurteilung?	Seite 6
Überblick über das Ausbildungsprogramm	Seite 8
Beispiel für Übungsinhalte	Seite 9
Musterparcours für Übungen im Schonraum	Seite 10
Fahrtbeginn, Sicherheitsabstand, Rechtsabbiegen	Seite 11
Rechts vor Links	Seite 12
Vorfahrt, Vorfahrtszeichen	Seite 13
Vorbeifahren am Hindernis	Seite 14
Linksabbiegen	Seite 15
Radweg, Einbahnstraße	Seite 16
Busspur, Fahrradstraße, Schutzstreifen, Gehwegbenutzung durch Kinder	Seite 17
Überblick Kopiervorlagen	Seite 18
Fahrerliste Klasse 3.....	Seite 19
Fahrerliste Klasse 4.....	Seite 20
Einladung Elternabend	Seite 21
Checkliste „Verkehrssicheres Fahrrad“	Seite 22
Elternbrief „Mängel am Fahrrad“	Seite 23
Schutzhelme für Radfahrer	Seite 24
Elternbrief „Beurteilung“	Seite 25
Wichtige Erlasse	Seite 26
HMdI: Richtlinien für die Mitwirkung der Polizeibehörden.....	Seite 27
HKM: Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule	Seite 30
Ergänzungen zum Erlass HKM	Seite 32



Liebe Lehrerinnen, liebe Lehrer,

diese kleine Broschüre soll Ihnen als Hilfe dienen, um Ihren theoretischen Unterricht optimal auf die Erfordernisse der Radfahrausbildung im Straßenverkehr abstimmen zu können. Sie kann aber keinesfalls als alleinige Grundlage für die Ausbildung benutzt werden; es ist im Gegenteil nach wie vor erforderlich, die den Schulen zur Verfügung stehenden Medien und Materialien einzusetzen. Da sich einige Übungsteile durch die teilweise Verlagerung der Ausbildung in den Realraum geändert haben und die Reihenfolge der Übungsschritte im Ausbildungsprogramm der **Deutschen Verkehrswacht** aus organisatorischen und pädagogischen Gründen nicht einzuhalten ist, wurde diese Broschüre konzipiert.

Verkehrserziehung ist eine **gemeinsame** Aufgabe von Schule, Polizei und Eltern. Bei der Radfahrausbildung obliegt der theoretische Teil der Schule und der praktische der Polizei; die Eltern werden als Helfer stärker als bisher eingebunden. Dadurch werden sie in die Lage versetzt, die in der Schule begonnene Arbeit fortzusetzen und den Kindern zu helfen, das Gelernte richtig anzuwenden und zu vertiefen.

WAS ERFORDERT DER STRAßENVERKEHR?

Im Straßenverkehr begegnen sich viele Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf engstem Raum. Sie unterscheiden sich in der Geschwindigkeit und in Größe und Stärke. Außerdem sind manche Verkehrsteilnehmer durch ihr Fahrzeug besser geschützt.

Ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist nur möglich, wenn jeder Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln kennt und beachtet, besonders vorsichtig ist und auf andere Rücksicht nimmt.

Nicht nur Kraftfahrzeuge, auch Fahrräder sind Verkehrsmittel. Der Radfahrer ist also ebenfalls Fahrzeugführer. Deshalb hat er die gleichen Pflichten und Rechte wie die motorisierten Verkehrsteilnehmer. Und diese

vertrauen darauf, daß der Radfahrer die Verkehrsregeln kennt und beachtet.

Obwohl beide - Radfahrer und motorisierter Verkehrsteilnehmer - theoretisch gleichberechtigte Fahrzeugführer sind, ist der Radfahrer in einer schwächeren Position:

- er wird oft nicht oder zu spät gesehen,
- er ist langsamer und wird häufig und mit geringem Abstand überholt,
- er fährt nur auf zwei Rädern und kann deshalb bei Hindernissen leicht stürzen oder bei langsamer Fahrt die Spur nicht halten,
- er ist Wind und Wetter ausgesetzt,
- er ist bei einem Sturz oder Zusammenprall meist völlig ungeschützt.

Gefahren meiden kann nur, wer sie rechtzeitig sieht und erkennt. Vorausschauendes Fahren ist für Radfahrer besonders wichtig.

WAS KANN IM SCHONRAUM GELERNT WERDEN?

Der Parcours im Schulhof ist als Simulation der Verkehrswirklichkeit nicht geeignet, die Kinder zur Bewältigung der im Straßenverkehr auftretenden Probleme und Konfliktsituationen zu befähigen. Beispielsweise fehlen auf dem Schulhof die "alltäglichen" Probleme durch rücksichtslose Verkehrsteilnehmer (zugeparkte Radwege, Vorfahrtsverletzungen etc.).

Andererseits besteht auf dem Schulhof gerade für Anfänger die Möglichkeit, grundlegende Dinge wie richtiges Aufsteigen und Anfahren sowie sicheres Radfahren zu lernen. Ebenso können die Regel "Rechts vor Links" und Vorgänge wie beim Linksabbiegen gefahrlos in spielerischer Form eingeübt werden - quasi als motorische Übungen ähnlich wie im Sportunterricht. Eine darüber hinausgehende Funktion kann dem Schonraum aber nicht beigemessen werden.

Da die Radfahrausbildung auf die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr vorbereiten will, muß die Verkehrswirklichkeit in die Ausbildung einbezogen werden. Daher ist es erforderlich, Teile der Ausbildung in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlegen.

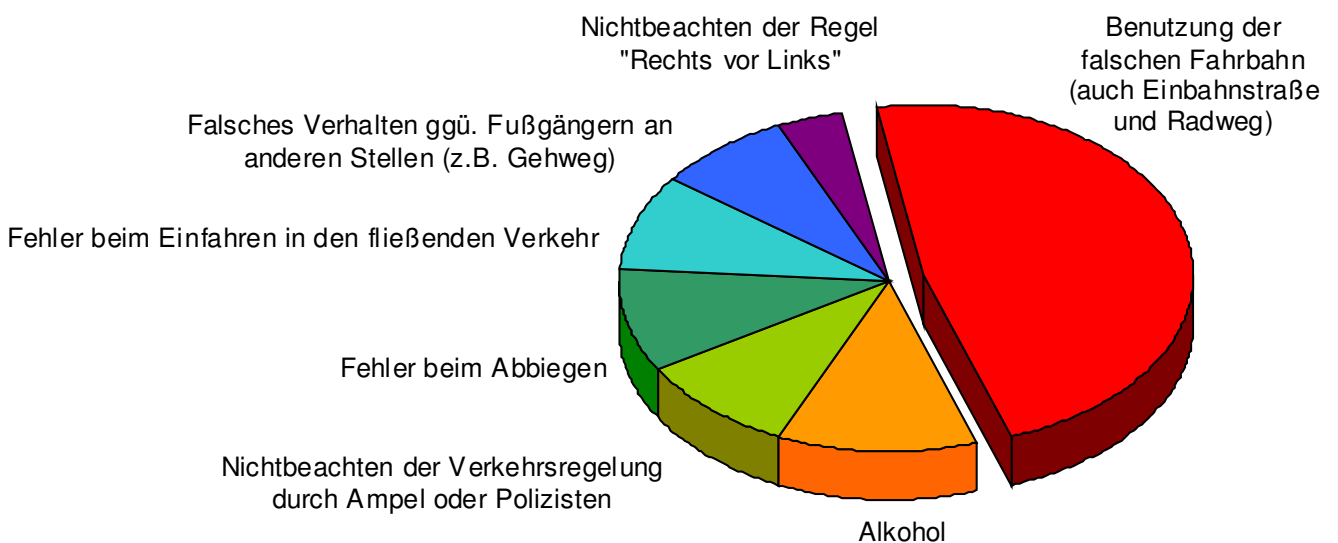
Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr

NEUE WEGE - RADFAHRAUSBILDUNG IM ÖFFENTLICHEN VERKEHRSRAUM

Die Verlegung der Radfahrausbildung vom Schonraum in die Verkehrswirklichkeit hat folgende Vorteile:

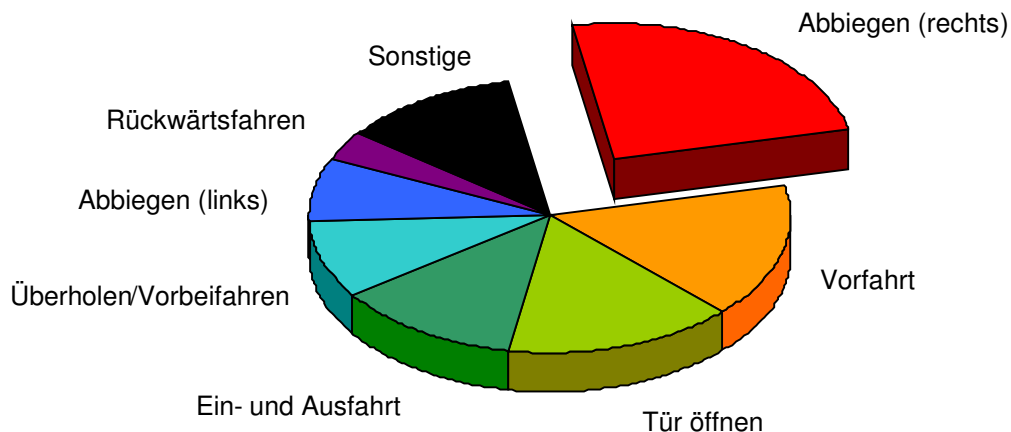
- die Übungen finden im Wohnbereich (bzw. im "Erlebnishorizont") der Kinder statt,
 - die Kinder lernen unter fachkundiger Anleitung, die Konflikte und die Gefahren im Straßenverkehr richtig einzuschätzen und zu bewältigen,
 - das Verstehen und Anwenden von Verkehrsregeln wird durch das richtige Vorbildverhalten verstärkt,
 - verkehrstechnische Abläufe - wie z. B. das "Einordnen" - können erst in der Wirklichkeit anschaulich gemacht werden,
- da die Kinder größtenteils mit den eigenen Fahrrädern an den Übungen teilnehmen, besteht die Möglichkeit zur Einflussnahme auf eine verkehrssichere Ausstattung,
 - die an Normen (StVO, StVZO) orientierten Aspekte der Radfahrausbildung werden durch eine situative Gefahrenlehre ergänzt (Probleme des "toten Winkels" bei abbiegenden Fahrzeugen, Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen auf dem Radweg, Ein- und Ausfahrten mit Sichtbehinderung, versperrte Radwege etc.)
 - Unfallursachen können ausgewertet und gezielt in die Ausbildung eingebunden werden (siehe nachfolgende Diagramme).

DIE HÄUFIGSTEN UNFALLURSACHEN BEI RADFAHRERN IN FRANKFURT AM MAIN



(Darstellung zeigt nur den Trend und ist nicht maßstabsgerecht)

RADFAHRUNFÄLLE IN FRANKFURT VERURSACHER PKW



(Darstellung zeigt nur den Trend und ist nicht maßstabsgerecht)

Die beiden Diagramme zeigen, auf welches Fehlverhalten bei der Radfahrausbildung besonders eingegangen werden muß:

a) Unfallverursacher Radfahrer

- Benutzen der Einbahnstraße und von Radwegen in der falschen Richtung,
- Nichtbeachten der Ampel,
- Fehler beim Abbiegen,
- Fehler beim Einfahren,
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern,
- Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links".

b) Unfallverursacher Autofahrer

- Schneiden des geradeausfahrenden Radfahrers beim Rechtsabbiegen,
- Nichtbeachten der Vorfahrt des Radfahrers,
- Tür öffnen während Radfahrer vorbeifährt,
- Nichtbeachten des Radfahrers bei der Ausfahrt aus einem Grundstück,
- Falsches Überholen/Vorbeifahren,
- Falsches Abbiegen nach Links
- Rückwärtsfahren ohne besondere Vorsicht.

Weitere Fakten (Bereich Frankfurt):

- 2002 wurde etwas weniger als die Hälfte der Radfahrerunfälle von den Radfahrern selbst verursacht,
- 2002 wurden als Radfahrer
 - ⇒ 1 Person getötet
 - ⇒ 70 Personen schwer verletzt
 - ⇒ 408 Personen leicht verletzt.
- bei jedem 5. Radfahrungsfall setzten Kinder die Ursache,
- bei jedem 6. Unfall mit Radfahrerbeteiligung war ein Kind Unfallopfer

Die Radfahrausbildung muß den Kindern also Regeln vermitteln, um

- a) die Kinder vor **eigenem** Fehlverhalten zu schützen
- u n d**
- b) sie in die Lage zu versetzen, das Fehlverhalten **anderer** Verkehrsteilnehmer zu erkennen.

Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr

PRÜFUNG, LERNZIELKONTROLLE ODER BEURTEILUNG?

Im Schonraum wurden den Kindern Verkehrsregeln sowie festgelegte Handlungs- und Bewegungsabläufe vermittelt. Den Abschluß bildete eine "Radfahrprüfung", die nach "bestanden" und "nicht bestanden" unterschied. Vorgegeben war ein festes Punkteschema mit "Fehlerpunkten". Dieses Schema berücksichtigte nicht die Kinder, die zwar immer die Vorfahrtsregeln und Verkehrszeichen befolgten, aber aufgrund ihrer motorischen Unsicherheit durchfielen. Andererseits wurden Kinder, die die Vorfahrt und das Stop-Schild missachteten oder dem Gegenverkehr keinen Vorrang gewährten, belohnt. Sie erhielten mit vielleicht 9 Fehlerpunkten einen "Ausweis über bestandene Radfahrprüfung"!

Diese Prüfung hatte - nach Auswertung aller Statistiken - keineswegs dazu geführt, daß schwächere Kinder ("durchgefallen") weniger an Unfällen beteiligt gewesen wären. Sie hatte keinen Einfluss auf die Verkehrsteilnahme. Die Kinder fuhren schon lange vor der Prüfung und taten es auch danach, egal wie diese Prüfung ausfiel. Umgekehrt wurde die Prüfung von vielen Eltern als eine "Führerscheinprüfung" missverstanden, durch die ihnen die Gewissheit verschafft wurde, ihr Kind sei jetzt verkehrssicher.

Die Prüfung in der bisherigen Form ergäbe dann einen Sinn, wenn vom "Bestehen" irgendetwas abhinge, beispielsweise die Teilnahme am Straßenverkehr. Wie bereits festgestellt hatte sie aber keinerlei tatsächlichen bzw. verkehrs- oder haftungsrechtlichen Folgen. Im Gegenteil: Viele Kinder empfanden diese Prüfung als angstauslösende, die Unsicherheit fördernde und stressbeladene Situation und versagten.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Das absolute Weglassen irgendeiner "Prüfung" würde den Unterricht regelrecht entwerten, auch die Erwartungshaltung der Kinder selbst spricht dagegen.

Sinnvoll hingegen erscheinen Prüfungsformen, die den Kindern und Eltern eine grobe, aber halbwegs zuverlässige Information darüber bieten können, was das Kind gelernt hat und wo noch Lücken bestehen. Wichtig ist auch eine Rückmeldung darüber, ob das Kind hinsichtlich bestimmter Kriterien deutlich unter dem Durchschnitt seiner Altersgenossen liegt oder nicht. Wie schon erwähnt ist längst bekannt, daß diejenigen, die bei den bisherigen Radfahrprüfungen nicht bestanden hatten, anschließend eine höhere Unfallbeteiligung aufwiesen. Eine Prüfung kann deshalb den "Bestehern" überhaupt nichts garantieren, wohl aber die Nichtbestehenden warnen.

Manche Kinder bleiben auch, möglicherweise ihr Leben lang, ein ungeschickter, unsicherer und durch das eigene Verhalten gefährdeter Radfahrer. Daran ist nichts zu ändern. Auch nicht durch die Einführung irgendeiner Prüfung.

Gleichwohl kann aber nur durch eine Art von Messung des Leistungsstandes genau die Information gewonnen werden, um die es letztendlich geht:

Wer sind die - im Straßenverkehr gefährdeten - Schwachen?

Deshalb ist folgendes sinnvoll und angebracht:

Am Ende der Ausbildung steht eine Beurteilung, die aussagt, inwieweit ein Kind einem gesetzten Lernziel nahegekommen ist. Die Konsequenzen daraus haben nicht Polizei und Schule oder die Kinder selbst zu ziehen. Die Konsequenzen aus dieser Information, die natürlich bewertet und erläutert wird, haben die Eltern als die für das Kind Verantwortlichen zu ziehen.

Insoweit "bestehen" alle Kinder, es gibt kein Nachsitzen, kein Sitzen bleiben, keine Wiederholung und erst recht kein "Durchgefallen". Eltern und Kind wird gesagt, was gut und was weniger gut war.



In allen Fällen, in denen Kinder sehr schlechte Leistungen erbracht haben, wird darauf hingewiesen und davor gewarnt, das Kind alleine und ohne Aufsicht am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen. In Fällen, in denen sehr gute bis ausreichende Leistungen gegeben sind, wird auch das deutlich gesagt, verbunden mit dem Hinweis, daß diese gezeigten Leistungen keine Versicherung gegen Unfälle sind.

WIE SIEHT ALSO DIESE BEURTEILUNG AUS?

Für die Kinder (und die Eltern) sind die Erkenntnisse der Ausbildung wichtig.

Der Polizeibeamte beobachtet und bewertet das Radfahren der Kinder mit Punkten. Dazu dienen folgende vier Bereiche:

A) WISSEN ÜBER VERKEHRSREGELN UND VERKEHRSSZEICHEN.

Hierbei prüft der Polizist, ob das Kind die örtlich wichtigen Regeln und Zeichen kennt, z.B. in Wohngebieten die Regel Rechts vor Links, Verbot der Einfahrt etc. Es handelt sich also um eine Ergänzung zur theoretischen Lernzielkontrolle, die man als "mündliche Note" ansehen könnte.

B) ANWENDEN VON VERKEHRSREGELN UND VERKEHRSSZEICHEN.

Das Kind kennt nicht nur die Regeln und Verkehrszeichen, sondern wendet sie auch richtig an. D.h., es sieht sich vor dem Linksabbiegen über die Schulter nach hinten um, es gibt Handzeichen etc.; es bleibt nicht auf einer Kreuzung mit Vorfahrt stehen, nur weil sich aus den Seitenstraßen Fahrzeuge nähern.

C) SICHERE BEHERRSCHUNG DES FAHRRADES UND KOORDINATION VON HANDLUNGEN UND BEWEGUNGSABLÄUFEN.

Hier ist zu bewerten, ob das Kind die Spur hält, ob es deutliche Handzeichen gibt, ob es beim Umsehen nicht ins Schwanken gerät oder ob es beim Anhalten bzw. Bremsen abspringt.

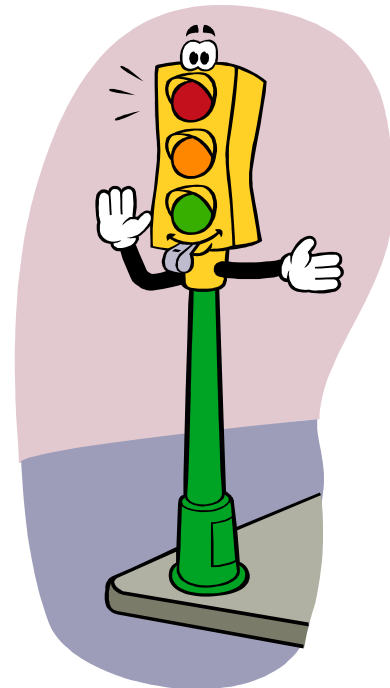
D) GEFAHRENBEWUSSTSEIN.

Reagiert das Kind sicher bei plötzlich auftretenden Problemen und Gefahren? Bremst

es z.B. ab, wenn sich ein eigentlich wartepflichtiges Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit nähert

Für jedes o. a. Kriterium kann das Kind bis zu 10 Punkten erreichen (wohlgemerkt nicht negativ wie z.B. Fehlerpunkte). Insgesamt können also 40 Punkte erreicht werden. Wichtig ist, daß den Kindern (mündlich) und den Eltern (schriftlich in Form eines Elternbriefes) die Kriterien und das eigene Abschneiden erläutert werden.

Es muß noch angemerkt werden, daß - egal wie die Bewertung vorgenommen wird - keine Diagnose gegeben wird, die absolut immer 100%ig ist. Das Ergebnis kann von „Überprüfer“ zu „Überprüfer“ schwanken, ein Kind, das heute 26 Punkte erreicht kommt an einem besseren Tag auf 33 Punkte usw. Es handelt sich auch nicht um „objektive“ Daten; wichtig ist die Feststellung des Trends und ob das Ergebnis vielleicht unterdurchschnittlich ist.



Wer das Vergeben von Punkten kritisieren will möchte bitte bedenken: ein Lehrer mit viel Unterrichtserfahrung gibt eine Note für ein gemaltes Bild, für das Singen eines Liedes oder für Beteiligung im Unterricht. Auch hier gibt es kein exaktes Messen wie z.B. beim Weitsprung, und doch „stimmt“ das Ergebnis.

Überblick über das Ausbildungsprogramm

Beispiel für Übungsinhalte	Seite 9
Musterparcours für Übungen im Schonraum	Seite 10
Fahrtbeginn, Sicherheitsabstand, Rechtsabbiegen	Seite 11
Rechts vor Links	Seite 12
Vorfahrt, Vorfahrtszeichen	Seite 13
Vorbeifahren am Hindernis	Seite 14
Linksabbiegen	Seite 15
Radweg, Einbahnstraße	Seite 16
Busspur, Fahrradstraße, Schutzstreifen, Gehwegbenutzung durch Kinder	Seite 17

Zeichenerklärung (S. 10-17):



Intensive Behandlung im Unterricht; Ü = Nr. der Übungseinheit



Empfehlung einer Wiederholung; Ü = Nr. der Übungseinheit

BEISPIEL FÜR ÜBUNGSMATERIAL

Inhalte der Übungen

Schonraum 3. Schuljahr

1. Übungseinheit

- Fahrtbeginn: Verlassen des Grundstücks (*Herausschieben des Fahrrades an den rechten Fahrbahnrand*)
- Sicherheitsabstand (*3Fahrradlängen*)
- Rechtsfahren
- Geradeausfahren und Rechtsabbiegen an Einmündungen und Kreuzungen
- Vorfahrtsregelung "*Rechts vor Links*"

2. Übungseinheit

- Fahrgeschicklichkeitstraining (*Spurhalten beim Geradeausfahren und gleichzeitigem Umsehen bzw. Handzeichen*)
- Vorbeifahren an einem Hindernis (*Beachten des Gegenverkehrs und des nachfolgenden Verkehrs an einer Engstelle oder an einem parkenden Fahrzeug*)
- Einführende Übung des Linksabbiegens (*an einer Einmündung*)

Realraum 4. Schuljahr

3. Übungseinheit

- Vorfahrt
- Linksabbiegen an Einmündungen (*Beachten des Quer- oder Gegenverkehrs*),
- Linksabbiegen an Kreuzungen (*Beachten des Quer- und Gegenverkehrs*),
- Sicheres Linksabbiegen (*"alternativ"*)
- Gruppenfahrt unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse (*Verhalten auf Radwegen, Gefahrenstellen etc.*)

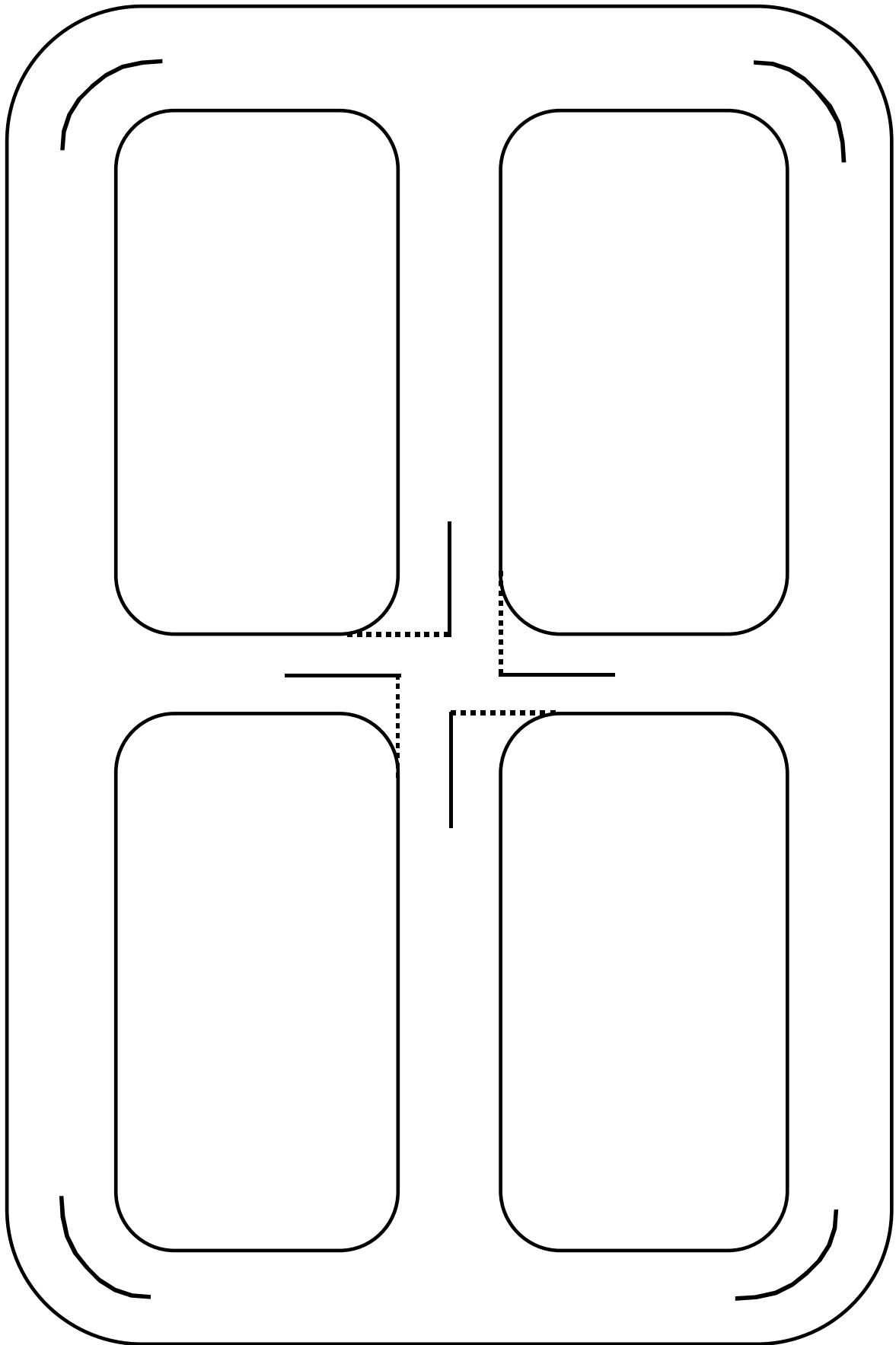
4. Übungseinheit

- Gruppenfahrt nach freier Wegwahl unter Anwendung des bisher Erlernten (*abwechselnd fährt jeder Schüler alleine vor den Polizisten; der Weg wird im Rahmen der örtlichen Verkehrsverhältnisse vorgegeben*)

5. Übungseinheit

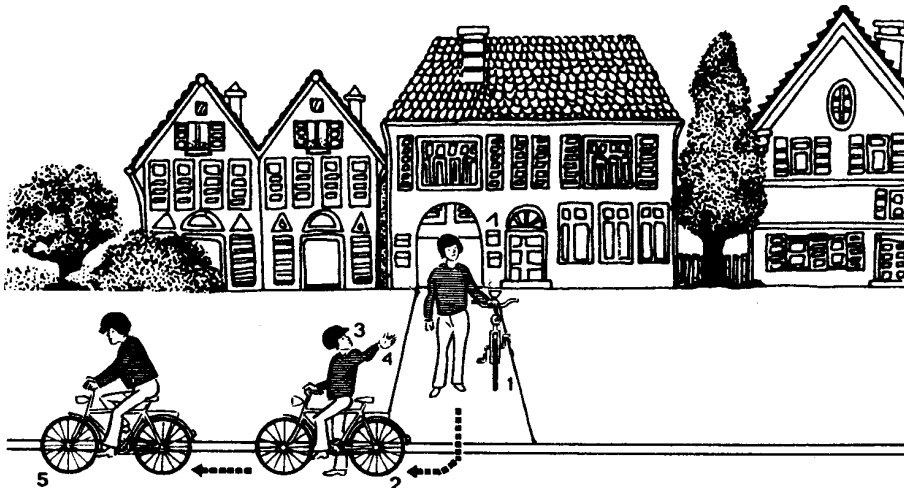
- Gruppenfahrt nach freier Wegwahl unter Anwendung des bisher Erlernten; anschließende Beurteilung (*Lernzielkontrolle*) mit **sofortiger** Bekanntgabe des Ergebnisses

MUSTERPARCOURS FÜR ÜBUNGEN IM SCHONRAUM



Fahrtbeginn

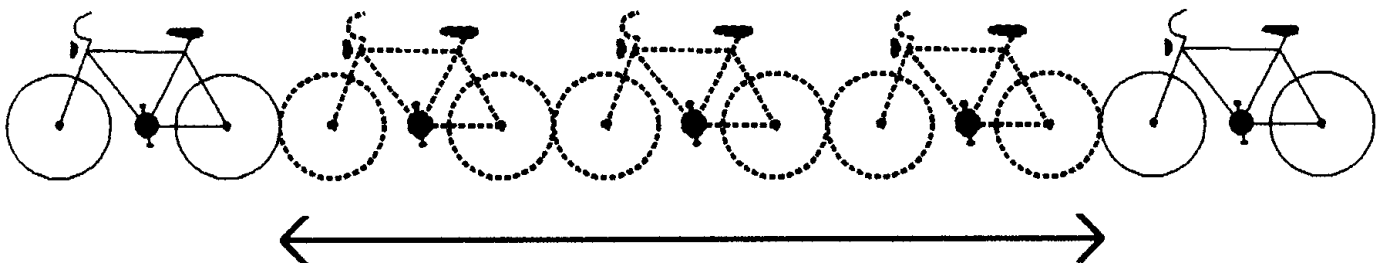
1



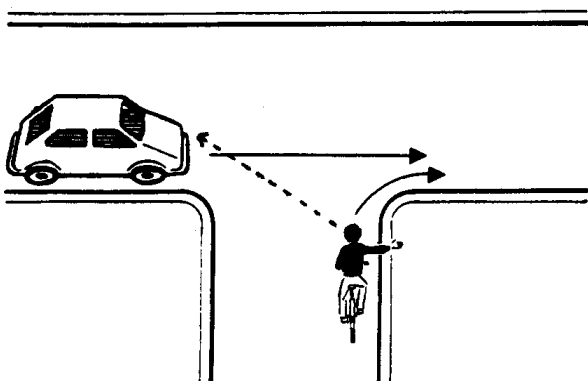
1. Herausschieben des Fahrrades (Person ist auf der rechten Seite!)
2. Wenn die Fahrbahn frei ist, Rad auf die Fahrbahn stellen
3. Umsehen
4. Bei einer ausreichend großen Lücke Handzeichen geben
5. Mit beiden Händen am Lenker losfahren

Sicherheitsabstand

(3 Fahrradlängen)



Rechtsabbiegen



1. Fahrtrichtungswechsel rechtzeitig durch Handzeichen nach Rechts ankündigen
2. Blickkontakt mit anderem Fahrzeugführer aufnehmen (*ob er hält, falls er wartepflichtig ist*)
3. Vor dem Abbiegevorgang die rechte Hand wieder zum Lenker nehmen

Rechts vor Links

"Rechts vor Links" ist eine wichtige Vorfahrtsregel. Durch die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten ("Tempo 30 Zonen") gilt sie an immer mehr Kreuzungen und Einmündungen in Städten und Gemeinden.

Wann gilt "Rechts vor Links"?

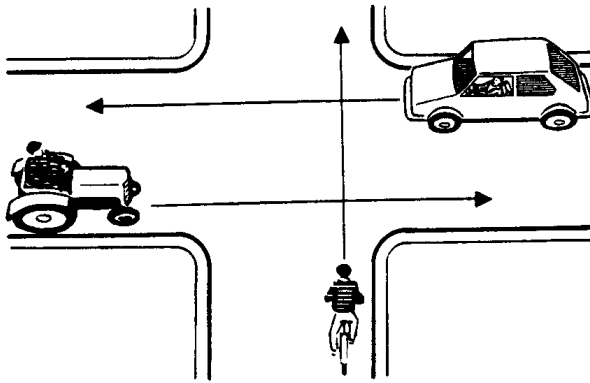
Grundsätzlich gilt die Regel immer. Sie gilt nicht, wenn die Vorfahrt geregelt wird durch

1. Vorfahrtszeichen ----- 2. Ampel----- 3. Verkehrspolizist

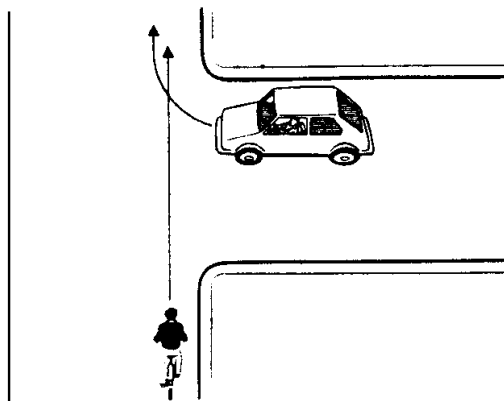
Außerdem hat derjenige **keine** Vorfahrt, der aus folgenden Wegen bzw. Bereichen einfährt:

- Feld- oder Waldwegen
- von anderen Straßenteilen (z. B. Radwege, wenn diese dort enden)
- einem verkehrsberuhigten Bereich
- über einen abgesenkten Bordstein hinweg

Was bedeutet "Rechts vor Links"?



Die Regel bedeutet nicht, der Rechte darf fahren. Denn wenn z. B. an einer Kreuzung Fahrzeuge aus drei Richtungen kommen, sind zwei davon "Rechts", aber nur einer darf fahren. Außerdem führt dies zu einem "Abzählen", wer als Erster, Zweiter etc. fahren darf. An stärker befahrenen Kreuzungen mit viel Fahrzeugverkehr aus mehreren Richtungen und Abbiegern sind Kinder dann überfordert.



Wesentlich einfacher ist es, die Regel auf sich selbst zu beziehen.

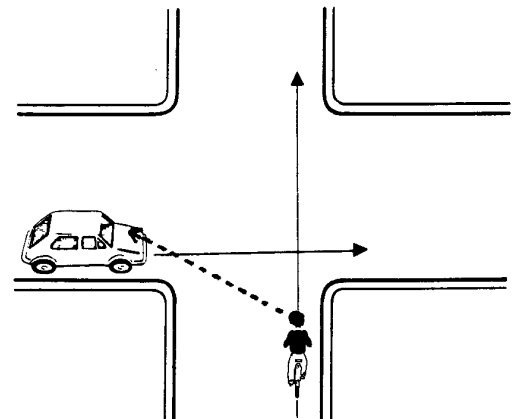
Es gibt 2 Merksätze:

1. "Ich darf fahren, wenn von mir aus gesehen niemand von rechts kommt."
2. "Ich muß anhalten, wenn von mir aus gesehen jemand von rechts kommt."

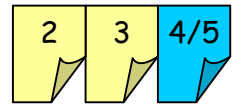
Aber:

Es nützt nichts, wenn man sich "blind" darauf verläßt, daß man vom Anderen ja wohl gesehen wird und er anhalten muß.

Deswegen ist das Eintrainieren der Blickkontaktaufnahme wichtig. Nur wer vorausschauend fährt kann rechtzeitig erkennen, ob der Andere hält.



Vorfahrt



Das Vorfahrtsrecht wird geregelt

- durch die Regel "Rechts vor Links",
- durch Vorfahrtszeichen,
- durch die Verkehrsampel,
- durch Verkehrspolizisten.

Für Radfahrer ist eine vorausschauende Fahrweise wichtig. Dies bedeutet, daß der Radfahrer rechtzeitig **vor** einer Kreuzung oder Einmündung überprüft, welcher der vorgenannten Fälle vorliegt; danach richtet sich sein weiteres Verhalten.

Kinder haben besondere Schwierigkeiten dabei, denn Vorfahrtszeichen und Ampeln befinden sich oberhalb ihrer normalen Blickhöhe. Bei der Ausbildung wird daher besonderer Wert darauf gelegt, die Aufmerksamkeit der Kinder auf die Regelung an der nächsten Kreuzung oder Einmündung zu richten. Oftmals ist es schon vorgekommen, daß Kinder fälschlicherweise von der

Regel "Rechts vor Links" ausgingen, schlicht weil sie die Ampel bzw. ein Vorfahrtszeichen übersehen hatten.

Des weiteren haben Kinder Probleme, wenn sie selbst Vorfahrt haben. Ziel der Ausbildung ist zwar ein defensives Verhalten (d. h. überprüfen, ob der Wartepflichtige hält). Viele Kinder halten aber an jeder Kreuzung oder Einmündung einfach an und schauen erst dann.

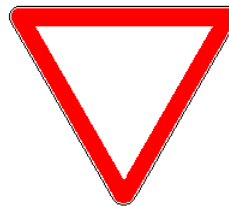
Das richtige Verhalten ist:

- Rechtzeitiges Überprüfen der Vorfahrtsregelung,
- vor der Kreuzung bzw. Einmündung Geschwindigkeit vermindern,
- bremsbereit sein und schauen, ob ein wartepflichtiges Fahrzeug hält (evtl. auch umsehen); dabei vorsichtig weiterfahren,
- Kreuzung bzw. Einmündung zügig überqueren, aber nochmals schauen (weitere Fahrzeuge!).

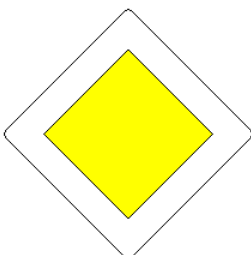
Vorfahrtszeichen



Halt! Vorfahrt
gewähren



Vorfahrt
gewähren

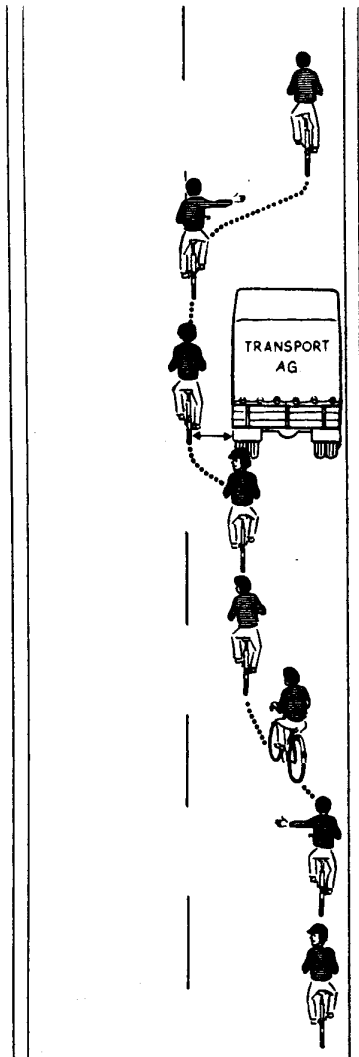
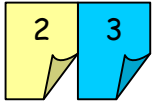


Vorfahrts-
straße



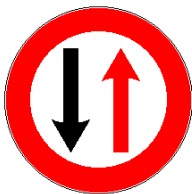
Vorfahrt
(an der nächsten
Kreuzung oder
Einmündung)

Vorbeifahren am Hindernis

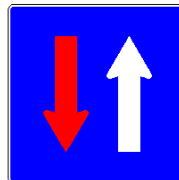


8. Am rechten Fahrbahnrand weiterfahren
7. Handzeichen Rechts geben
6. Sicherheitsabstand einhalten (mind. 1 Meter)
5. Nochmals umsehen
4. Gegenverkehr Vorrang gewähren (vorbeilassen)
3. Zur Sichtlinie einordnen
2. Handzeichen Links geben
1. Umsehen

Verkehrszeichen

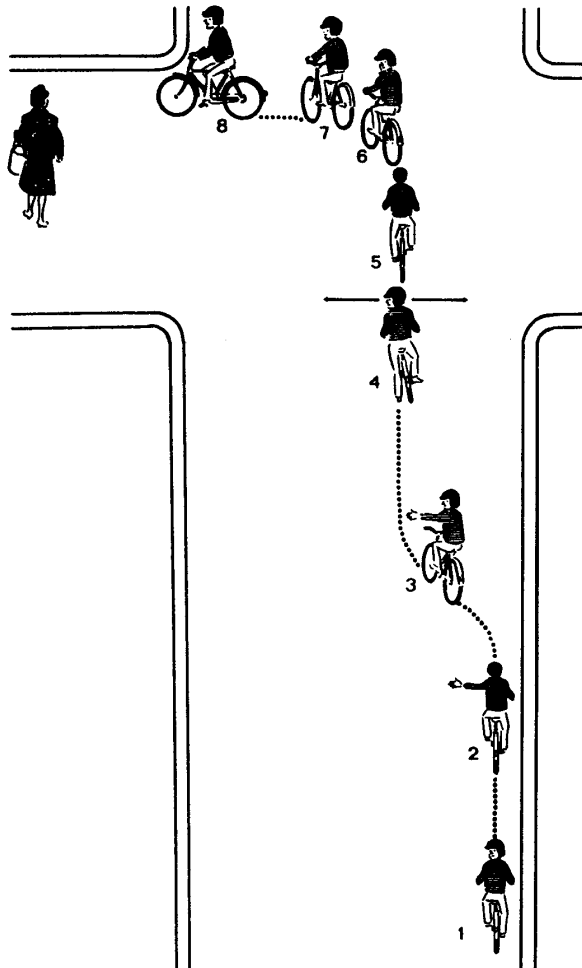
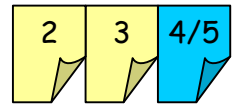


Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren



Vorrang vor dem Gegenverkehr

Linksabbiegen



8. Fußgänger beachten
7. Im großen Bogen abbiegen
6. Nochmals umsehen
5. Gegenverkehr Vorrang gewähren (vorbeilassen)
4. Vorfahrtsregelung beachten
3. Einordnen
 - wenn keine Linksabbiegerspur vorhanden ist: zur Fahrbahnmitte
 - in einer Linksabbiegerspur: möglichst rechts in dieser Spur
2. Handzeichen Links
1. Umsehen

Anmerkung:

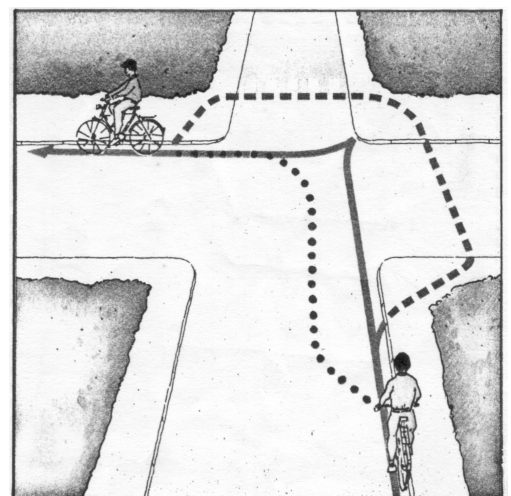
An Einmündungen kann jeweils einer der Punkte 4 oder 5 entfallen

Sicheres Linksabbiegen

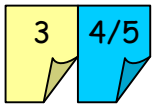
Die gepunktete Linie bedeutet direktes Linksabbiegen

Die durchgezogene Linie bedeutet indirektes Linksabbiegen mit Absteigen und Umsetzen des Fahrrades an der gegenüberliegenden Straßenecke

Die gestrichelte Linie bedeutet indirektes Linksabbiegen mit Absteigen und Schieben des Fahrrades



Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr



Radweg

Seit dem 1.10.1998 gilt die folgende Regelung:

Radfahrer müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Andere Radwege dürfen sie benutzen.

Dies bedeutet eine Radwegbenutzungspflicht für rechte **und** linke Radwege, wenn diese wie unten ausgeschildert sind; fehlt die Beschilderung, so hat der Radfahrer die Wahlfreiheit zwischen Radweg- und Fahrbahnbenutzung. Dies gilt nicht für Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr. Diese müssen in jedem Fall den Gehweg benutzen.



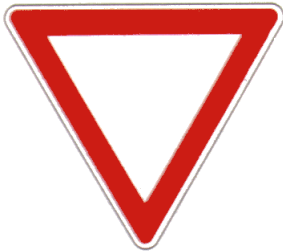
Zeichen 237
Radweg



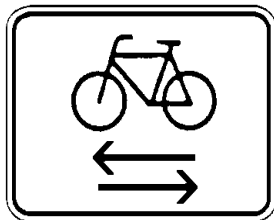
Zeichen 240
gemeinsamer
Fuß- oder
Radweg



Zeichen 241
getrennter
Fuß- oder
Radweg



Zeichen 205



Zusatzschild zu Zeichen 205

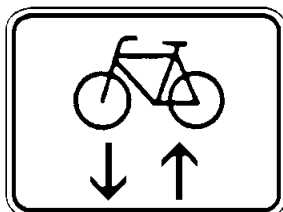
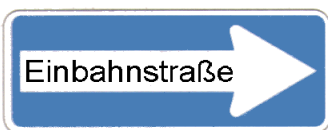
Wo linke Radwege auch für die Gegenrichtung freigegeben sind und Radfahrer die Fahrbahn kreuzen, kann über dem Zeichen 205 das nebenstehende Zusatzschild angebracht sein. Mit diesem Zusatzschild erhält das Zeichen 205 die Bedeutung:

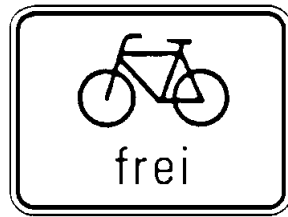
Vorfahrt gewähren und auf kreuzenden Radverkehr von links und rechts achten!

Einbahnstraße

Durch Zeichen 220 wird allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn die Fahrtrichtung vorgeschrieben. Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch Zusatzschild Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden.

Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267 das Zusatzschild "Radfahrer frei" anzubringen.





Benutzung der Busspur

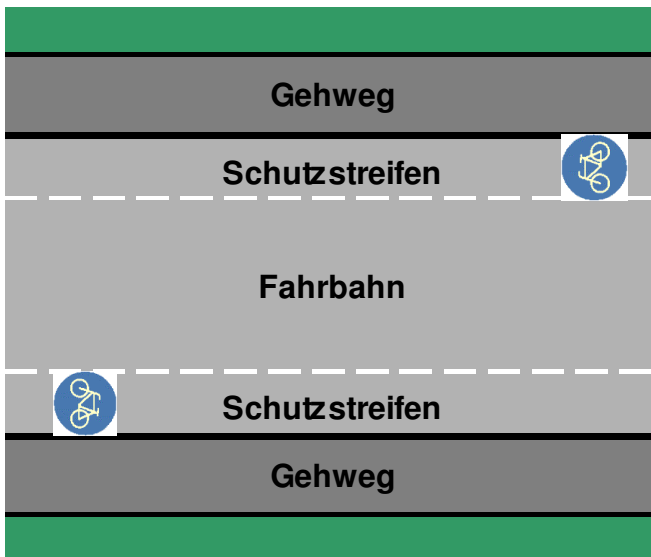
Der durch Zeichen 245 gekennzeichnete Sonderfahrstreifen ist Omnibussen des Linienverkehrs vorbehalten. Dasselbe gilt auch für Radfahrer, wenn dies durch Zusatzschild angezeigt ist.

Fahrradstraße



Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.



Schutzstreifen für Radfahrer

Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer (durch Zeichen 340; unterbrochene Leitlinie) markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen.

Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer") gekennzeichnet sein.

Gehwegbenutzung durch radfahrende Kinder

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

Überblick Kopiervorlagen

Fahrerliste Klasse 3	Seite 19
Fahrerliste Klasse 4	Seite 20
Einladung Elternabend	Seite 21
Checkliste „Verkehrssicheres Fahrrad“	Seite 22
Elternbrief „Mängel am Fahrrad“	Seite 23
Schutzhelme für Radfahrer	Seite 24
Elternbrief „Beurteilung“	Seite 25

Fahrerliste der Radfahrausbildung (ÜE 1 + 2)

...../.....

Schule

Jugendverkehrsschule

(Klasse)

(Name Klassenlehrer / -in)

(Namen der Beamten / -innen)

lfd. Nr.	Vor- und Zuname (bitte deutlich schreiben!)	Abwesend (X)		eigener Helm (j/n)	eigenes Fahrrad (j/n)	unsicher (U) kann nicht fahren (N)	Mängel am Fahrrad							
		ÜE 1	ÜE 2				1	2	3	4	5	6	7	8
							Bremsen	Klingel	Pedale / Rückstrahler	Scheinwerfer / Dynamo	Frontreflektor	Schlußleuchte/ Reflektor	Speichen- rückstrahler	Großflächen- rückstrahler
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28														
29														
30														



Datum: (Wann wurden die Übungseinheiten durchgeführt?)

1

2

Bemerkungen:

.....

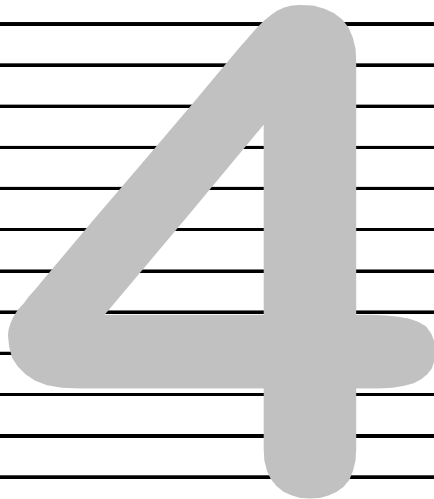
Fahrerliste / Ergebnis der Radfahrausbildung (ÜE 3-5)/.....

Schule Jugendverkehrsschule

(Klasse) (Name Klassenlehrer / -in)

(Namen der Beamten / -innen)

lfd. Nr.	Vor- und Zuname (bitte deutlich schreiben!)	Abwesend (X)			Teilnahme erlaubt (j/n)	eigenes Fahrrad (j/n)	eigener Helm (j/n)	Mängel am Fahrrad	Lernzielkontrolle (Punkte)					
		ÜE 3	ÜE 4	ÜE 5					Praxis				Theorie	
									Verkehrsregeln und Zeichen		Radfahren, Koordination	Gefahrenlehre	Gesamtwertung	Gesamtwertung
									Kenntnisse	Anwenden				
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28														
29														
30														



Datum: 3 4 5 theoret.LZK

Die Radfahrausbildung wurde durchgeführt: im Schonraum mind. 1 ÜE im Realraum 2 ÜE + LZK im Realraum

Gesamtergebnis: (Wie viele Schüler haben an der praktischen und theoretischen Lernzielkontrolle teilgenommen?) Anzahl:

Praxis	Theorie



Jugendverkehrsschule

Frankfurt am Main

PP Frankfurt am Main
D 630 - Verkehrserziehung
Jugendverkehrsschule
Adickesallee 70
Tel. 069 / 755 - 46301
oder - 46308



Liebe Eltern,

im Rahmen der Verkehrserziehung und Radfahrausbildung soll auch in diesem Jahr wieder auf der Straße geübt werden. Die Kinder wenden dabei die erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr an und werden dadurch auf der Straße sicherer.

Zur Absicherung der Gruppen ist es erforderlich, daß sich neben Polizisten und Lehrern auch Eltern beteiligen. Wir suchen Eltern, die zu den Übungen mit ihrem Fahrrad in die Schule kommen können. **Ohne Elternmitarbeit kann die Ausbildung nicht durchgeführt werden.**

Bitte bedenken Sie, daß Ihre Kinder in der Schule zwar die Regeln, nicht aber die im Straßenverkehr drohenden Gefahren bewältigen lernen kann. Die Radfahrausbildung gehört übrigens als Teil des Sachkundeunterrichts zur schulischen Ausbildung.

- Wir werden am in Zusammenarbeit mit der Schule einen Elternabend mit näheren Informationen durchführen.

Die Übungen im Straßenverkehr finden im Zeitraum von bis statt. Bitte teilen Sie dem/der Klassenlehrer/-in auf dem anhängenden Abschnitt mit, an welchen Tagen Sie teilnehmen können.

Die Kinder sollen ihr eigenes Fahrrad zur Schule mitbringen. Bitte achten Sie darauf, daß die Fahrräder **verkehrssicher** sind (ein Merkblatt ist beigelegt). Wir werden die Fahrräder vor Antritt der Fahrten auf Verkehrssicherheit überprüfen.

Zur Verkehrssicherheit gehört auch zweckmäßige und witterungsangepaßte Kleidung. Statten Sie Ihre Kinder bitte damit aus. Vorteilhaft wären beispielsweise helle, gut sichtbare Kleidungsstücke, geeignetes Schuhwerk (keine Lackschuhe oder Buffalos), bei niedrigen Temperaturen Handschuhe etc. Denken Sie auch an **Schutzhelme für Radfahrer** (ein Merkblatt ist ebenfalls beigelegt).

Übrigens sind alle Teilnehmer bei den Übungen durch die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert, da es sich um eine schulische Veranstaltung handelt; weiterhin besteht eine pauschale Haftpflichtversicherung seitens der Stadt Frankfurt am Main. Wir empfehlen zusätzlich den Abschluß einer privaten Haftpflichtversicherung (sofern eine solche nicht bereits besteht). Sie schützen sich und Ihre Familie bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer - vor allen Dingen im Freizeitbereich - besser vor finanziellen Nachteilen.

Damit die Kinder bei der Ausbildung das Schulgelände verlassen dürfen, ist Ihr Einverständnis nötig. Geben Sie daher den anhängenden Abschnitt ausgefüllt und mit Ihrer Unterschrift versehen an die Schule zurück.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Verkehrspolizei

✂.....

Name, Vorname meines Kindes:

- Ich bin damit einverstanden, daß mein Kind im Rahmen der Radfahrausbildung an Ausfahrten in den Straßenverkehr teilnimmt und sein Fahrrad in die Schule mitbringt.

- Mein Kind darf nicht teilnehmen. Kurze Begründung:

.....

.....

- Ich kann an folgenden Tagen teilnehmen:

Ort, Datum: Unterschrift:

Checkliste



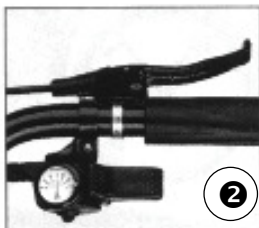
①

Für die Verkehrssicherheit von Fahrrädern sind nach der StVZO vorgeschrieben:

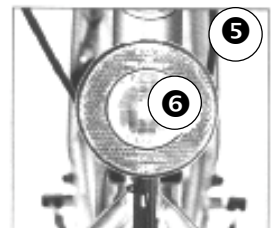
- Mindestens eine helltönende Klingel ①,
- 2 voneinander unabhängige Bremsen ②,
- rutschfeste und festverschraubte Pedale, die mit je zwei nach vorn und hinten wirkenden, gelben Rückstrahlern ausgestattet sind ③,
- mind. zwei um 180° versetzte, zur Seite wirkende, gelbe Speichenrückstrahler für jedes Rad oder einen zusammenhängenden, weißen retroreflektierenden Streifen im Reifen für jedes Rad ④,
- Scheinwerfer für weißes Licht vorn ⑤,
- ein nach vorn wirkender weißer Rückstrahler (jetzt meist im Scheinwerfer integriert) ⑥,
- eine rote Schlussleuchte ⑧, und ein nach hinten wirkender roter Rückstrahler ⑨ (auch mit der Schlussleuchte zusammen),
- ein zusätzlicher nach hinten wirkender, mit dem Buchstaben "Z" gekennzeichnet, roter Großflächenrückstrahler ⑦, der auch mit der Schlussleuchte zu einem Gerät zusammengefasst sein darf.



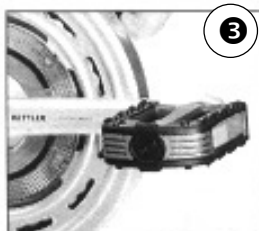
④



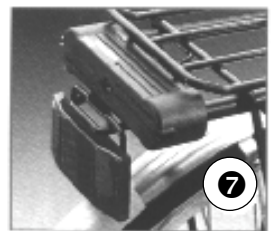
②



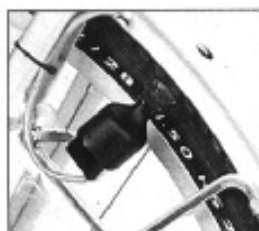
⑤



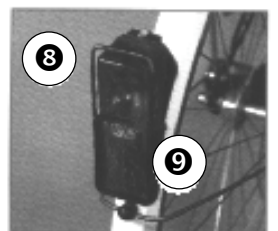
③



⑦



⑧



⑨



Jugendverkehrsschule

Frankfurt am Main

PP Frankfurt am Main
D 630 - Verkehrserziehung
Jugendverkehrsschule
Adickesallee 70
Tel. 069 / 755 - 46301
oder - 46308



Sehr geehrte Eltern,

wir führen zur Zeit in derSchule
Übungen zur Radfahrausbildung durch. Dabei werden wir auch mit Kleingruppen im öffentlichen
Straßenverkehr fahren. Das Fahrrad ihres Kindes muß den Verkehrsvorschriften entsprechen und -
zum Schutze Ihres Kindes - betriebssicher sein.

Bei der Überprüfung am stellten wir am Fahrrad Ihres Sohnes / Ihrer Tochter

.....
folgende Mängel fest :

<input type="checkbox"/> Vorderrad-/Hinterradbremse
<input type="checkbox"/> Scheinwerfer
<input type="checkbox"/> Schlussleuchte
<input type="checkbox"/> Frontstrahler
<input type="checkbox"/> Rückstrahler
<input type="checkbox"/> Tretstrahler
<input type="checkbox"/> Speichenstrahler
<input type="checkbox"/> Glocke
<input type="checkbox"/> sonstige Mängel

Wir bitten Sie , die Mängel am Fahrrad im Interesse Ihres Kindes möglichst rasch zu beseitigen. Bei den bevorstehenden Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr darf Ihr Kind gemäß Erlaß des Innen- und Kultusministeriums nur mit einem verkehrssicheren Fahrrad teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Verkehrspolizei

Schutzhelme für Radfahrer



Polizeipräsidium
Frankfurt am Main
D 630 - Verkehrserziehung
Tel. 069 / 755 - 46 308
Fax 069 / 755 - 46 309

Radfahrer haben keine Knautschzone.

2 von 3 Radfahrerunfälle sind Zusammenstöße mit Autos. Kein Wunder, dass bei **3 von 4** in Unfälle verwickelten Radfahrern der Kopf betroffen ist - mit meist schwerwiegenden Folgen...

Profis tragen schon lange Schutzhelme - im Gelände wie auf der Straße. Untersuchungen aus Ländern mit bereits sehr hoher Helmtragequote (USA, Schweden) belegen, dass durch das Tragen eines Schutzhelmes das Risiko einer schweren Kopfverletzung um **85 %** gesenkt wird!

Kinder sollten auf dem Fahrrad unbedingt einen Helm tragen, denn sie haben zuwenig Erfahrung im Verkehr. **Ein Viertel** der bei Unfällen getöteten oder verletzten Radfahrer sind **Kinder unter 15 Jahren!**

Bitte prüfen Sie beim Kauf:

- Erfüllt der Helm eine der nachstehenden **Normen**
 - ANSI Z 90.4 (USA)
 - EN 1078 (Europäische Norm)
 - GS und CE Prüfsiegel
 - Stiftung Warentest
- Passt der Helm? **Drückt** oder **wackelt** er?
- Hat das Modell **auswechselbare Innenpolster** (Pads)?
 - wegen des **Kopfwachstums** der Kinder
 - wegen der **Waschbarkeit** der Innenpolster
- Der Helm muß die **Ohren** frei halten
- Der Helm darf das **Sichtfeld** nicht einschränken
- Hat der Helm einen **geeigneten** Verschluss / Verstellmöglichkeiten
 - Kinnriemen
 - Größenanpassung
- **Gefällt** der Helm (Ihrem Kind)?

Allerdings darf nicht vergessen werden:

Der Helm schützt nicht vor einem Unfall, sondern nur vor den vielleicht schweren Folgen!

© TH 2003



Jugendverkehrsschule

Frankfurt am Main

PP Frankfurt am Main
D 630 - Verkehrserziehung
Jugendverkehrsschule
Adickesallee 70
Tel. 069 / 755 - 46301
oder - 46308



Liebe Eltern,

Ihr Kind hat mit Freude und Aufmerksamkeit am Unterricht über Radfahren in der Jugendverkehrsschule teilgenommen. Schule und Polizei haben gemeinsam versucht, Ihrem Kind theoretische und praktische Kenntnisse zu vermitteln, die es als Radfahrer im Straßenverkehr braucht.

Aber: Was in unserem Beisein mit großer Konzentration gemeistert wurde, muß nicht unbedingt auch immer dann gelingen, wenn Ihr Kind mit dem Fahrrad alleine unterwegs ist. Nach der abgeschlossenen Ausbildung ist für die tägliche Bewährung im Straßenverkehr noch viel Übung notwendig, denn Ihr Kind wird mit zunehmendem Alter mehr und mehr radfahren und dabei zwangsläufig in schwierige Situationen kommen. Noch dauert es einige Zeit, bis sicheres und unfallfreies Radfahren für Ihr Kind kein Problem mehr ist. **Ihre Hilfe ist weiterhin gefragt.**

Die Ausbildung und abschließende Lernzielkontrolle hat folgendes Ergebnis erbracht: *(Zutreffendes ist angekreuzt)*

	Pkt.	A	B	C	D
☺	10				
☺	9				
☺	8				
☺	7				
☺	6				
☹	5				
☹	4				
☹	3				
☹	2				
☹	1				

A Kenntnisse über Verkehrsregeln und -zeichen

Kennt das Kind die im örtlichen Bereich vorkommenden Verkehrszeichen (z.B. Vorfahrtszeichen, Radweg) und die Regel "Rechts vor Links"?

B Anwenden von Verkehrsregeln und -zeichen

Kennt das Kind nicht nur die Regeln und Verkehrszeichen, sondern wendet es sie auch richtig an? (z.B. es sieht sich vor dem Linksabbiegen um; es gibt Handzeichen; es bleibt nicht plötzlich auf einer Kreuzung mit Vorfahrt stehen)

C Sichere Beherrschung des Fahrrades und Koordination von Handlungen und Bewegungsabläufen

Kann das Kind Spurhalten, deutliche Handzeichen geben; gerät es beim Umsehen nicht ins Schwanken; springt es beim Bremsen bzw. Anhalten nicht ab?

D Gefahrenbewußtsein

Reagiert das Kind sicher bei plötzlich auftretenden Problemen bzw. Gefahren? (z.B. Abbremsen, wenn sich ein wartepflichtiges Fahrzeug mit zu hoher Geschwindigkeit nähert)

Bewertung (Punkte):

- 37 - 40 mit sehr gutem Erfolg teilgenommen
- 30 - 36 mit gutem Erfolg teilgenommen
- 20 - 29 mit Erfolg teilgenommen
- unter 20 teilgenommen

Falls Ihr Kind weniger als 20 Punkte erreicht hat:

Wir sind der Auffassung, daß Ihr Kind wesentlichen Anforderungen des Straßenverkehrs noch nicht gewachsen ist. Achten Sie darauf, daß Ihr Kind - **wenn überhaupt** - nur in sehr ruhigen, nahezu verkehrsfreien Straßen mit dem Fahrrad fährt. Es wäre im Interesse und zum Wohle Ihres Kindes gut, wenn Sie es in nächster Zeit bei Fahrten begleiten könnten und mit ihm **gemeinsam üben**.

Bitte nehmen Sie unsere Einschätzung nicht auf die leichte Schulter. Wir geben Ihnen diesen Hinweis aus Sorge um Ihr Kind.

Besonders ist uns aufgefallen:

.....

.....

Das Fahrrad Ihres Kindes wies folgende Mängel auf:

.....

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Verkehrspolizei

Ich habe von der Beurteilung Kenntnis genommen:

.....
(Datum, Unterschrift)

© 2003 TH

Wichtige Erlasse

HMdI: Richtlinien für die Mitwirkung der Polizeibehörden.....	Seite 27
HKM: Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule.....	Seite 30



HMdI: Richtlinien für die Mitwirkung der Polizeibehörden bei der Verkehrserziehung und -aufklärung

Erlass vom 17. September 2003

LPP 21/Win. - 66 k 28

- Gült.-Verz. 31001 -

StAnz. 42/2003 S. 4082

1. Allgemeines

1.1 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung sind gemeinsame Aufgaben aller Verantwortlichen bei der Betreuung und der Erziehung von Kindern und Jugendlichen. Die Polizei wirkt an diesen Aufgaben mit und arbeitet mit allen anderen Trägern der Verkehrserziehungsarbeit zusammen.

1.2 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung - soweit sie im Rahmen dieses Erlasses von der Polizei wahrgenommen werden - sind in erster Linie Aufgaben der Direktion Verkehrssicherheit des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main sowie der Direktionen Verkehrssicherheit/Sonderdienste der übrigen Polizeipräsidien (vgl. Erlass vom 19. Dezember 2000, StAnz. 2001 S. 5, 738). Für die Verkehrserziehung sind vor allem erfahrene Polizeibeamtinnen und -beamte mit Lehrgeschick und Einfühlungsvermögen einzusetzen, wenn sie den physischen Anforderungen der Unterrichtung im öffentlichen Verkehrsraum genügen. Diesen Verkehrserzieherinnen und -erziehern obliegt insbesondere die Betreuung der mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen. Jede Jugendverkehrsschule ist durch mindestens zwei Polizeibeamtinnen bzw. -beamte zu betreuen. Die Polizeibeamtinnen und -beamten müssen für den Einsatz in einer Jugendverkehrsschule geeignet sein und sollen bei der Aufnahme der Tätigkeit als Verkehrserzieherin bzw. -erzieher das 50. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Für den Dienst in Jugendverkehrsschulen sind bevorzugt tätigkeitsbezogen eingeschränkt dienstfähige Polizeibeamtinnen/-beamte vorzusehen, sofern sie geeignet erscheinen und die vorgenannten Voraussetzungen erfüllen. Diese Regelung findet auf die derzeit als Verkehrserzieherinnen und Verkehrserzieher eingesetzten Polizeibeamtinnen/-beamte keine Anwendung, sofern sie das 45. Lebensjahr vollendet haben.

Neue Verkehrserzieherinnen/-erzieher haben zunächst ein Grundseminar „Verkehrspädagogik“ an der Hessischen Polizeischule zu absolvieren.

1.3 Rechtzeitig an die Polizeibehörden herangetragene Verkehrserziehungswünsche sind im Rahmen dieser Richtlinien zu erfüllen.

1.4 Grundlagen für die Verkehrserziehungsarbeit sind der vorliegende Erlass, die jeweiligen Richtlinien des Hessischen Kultusministeriums sowie der Leitfaden „Verkehrserziehung“ der Hessischen Polizei.

2. Zusammenarbeit mit den Schulen

2.1 Praktische Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen

In Zusammenarbeit mit Schule und Eltern obliegt der Polizei die Durchführung der praktischen Übungen im Rahmen der Radfahrausbildung von Kindern des dritten und vierten Schuljahres in den Jugendverkehrsschulen nach den geltenden Richtlinien des Hessischen Kultusministeriums.

Den Schülerinnen und Schülern sollen Fähigkeiten und Kenntnisse vermittelt werden, die ihnen eine sichere Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad ermöglichen und sie in die Lage versetzen, situationsbezogen in der Verkehrswirklichkeit zu handeln. Situationsbezogenes Handeln sowie reflektiertes, umsichtiges und soziales Verhalten sollen Ziele der in den schulischen Unterricht integrierten Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen sein. Dies soll mit einer individuellen Mitteilung über das Können des Kindes an die Eltern/Erziehungsberechtigten und die Schule abgerundet werden.

So werden Erziehungsberechtigte und Schule in die Lage versetzt, die Kinder über die zeitlich begrenzten Möglichkeiten der praktischen Verkehrserziehung der Jugendverkehrsschulen hinaus durch Übungen in ihrem Verkehrsverhalten sicherer zu machen und festgestellte Defizite zu beheben.

Anträge auf Unterrichtung von Schulklassen in den Jugendverkehrsschulen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde der Schule. Der Einsatz im Rahmen der Fahrradausbildung im 3. bzw. 4. Schuljahr bildet den Schwerpunkt der Tätigkeit in den Jugendverkehrsschulen.

Nach Schuljahresende ist über den Einsatz jeder Jugendverkehrsschule auf dem Berichtsblatt für Jugendverkehrsschulen (Vordruck Nr. 3.460 OFD - siehe Anlage) zu berichten. Dabei dient die Erstschrift (weiß) dem Polizeipräsidium zur Auswertung. Die Zweitschrift (gelb) ist dem örtlichen Schulamt zu übersenden.

Die Polizeipräsidien berichten mir jeweils zum 10. Oktober eines jeden Jahres in Zusammenfassung,



unter Beifügung der jeweiligen Berichtsblätter, die Gesamtzahl der Klassen und der Schülerinnen und Schüler, die die Jugendverkehrsschulen besucht haben, sowie die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler, die an Lernkontrollen teilgenommen haben. Weiterhin berichten sie, in wie vielen Jugendverkehrsschulen und in wie vielen Schulklassen nach den geltenden Richtlinien des Hessischen Kultusministeriums 5 Unterrichtseinheiten beschult bzw. im Realverkehr ausgebildet wurde.

2.2 Schulwegsicherung, Schulwegpläne

Die Polizei wirkt bei der Sicherung des Schulweges zum Schutz der Schülerinnen und Schüler mit. In Zusammenarbeit mit den Schulen, Straßenverkehrsbehörden, Schulelternbeiräten und Erziehungsberechtigten sollen Gefahrenquellen beseitigt oder vermindert werden.

Bei der Erstellung von Schulwegplänen erstreckt sich die Mitwirkung der Polizei auf eine Beratung der Schulen.

2.3 Schüler-/Elternlotsen

Schüler- und Elternlotsendienst sind eine schulische Angelegenheit.

Die Entscheidung über die Einführung des Schüler- und Elternlotsendienstes geschieht im Einvernehmen zwischen Schule und Polizei; die Festlegung der Einsatz- und Übergangsstellen obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

Schüler- und Elternlotsen werden durch die Schule ausgewählt und von der Polizei ausgebildet.

Sie sind Verkehrshelfer für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg und nicht befugt, Maßnahmen der Verkehrsregelung durchzuführen.

Bei der Betreuung der Schüler- und Elternlotsen wirken die Verkehrswachten mit.

3. Verkehrserziehung in Kindergärten und Vorschulklassen

An der Verkehrserziehung in Kindergärten und Vorschulklassen soll sich die Polizei auf entsprechenden Wunsch hin beteiligen (siehe Nr. 1.3). Der Einsatz der Jugendverkehrsschulen im Rahmen der Fahrradausbildung im 3. bzw. 4. Schuljahr hat jedoch Vorrang (siehe auch Nr. 2.1).

4. Verkehrsaufklärung

Auf Ersuchen von Vereinen, Betrieben, Behörden, Volkshochschulen u. a. Institutionen beteiligen sich die Polizeipräsidien im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei

der Verkehrsaufklärung von Jugendlichen und Erwachsenen.

Insbesondere sollen spezielle Verkehrsaufklärungsaktionen für ältere Menschen durchgeführt werden.

Jugendverbänden und Organisationen ist auf Wunsch und nach Möglichkeit Unterstützung zu gewähren.

Verkehrsunterricht nach § 48 StVO ist Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde.

5. Lehr- und Unterrichtsmaterial

Von der Hessischen Polizeischule wird der Leitfaden „Verkehrserziehung“ für die Hessische Polizei herausgegeben und den Polizeipräsidien zur Verfügung gestellt.

An der Hessischen Polizeischule ist eine Koordinierungsstelle für Lehr- und Unterrichtsmaterial eingerichtet. Die Jugendverkehrsschulen können von dort in ihrer Unterrichtsvorbereitung unterstützt werden.

Die für die Radfahrausbildung benötigten Materialien werden den Polizeipräsidien auf Anforderung über die Landesverkehrswacht Hessen e. V. zur Verfügung gestellt.

6. Dienstbesprechungen

Zur Koordinierung und Sicherstellung einer einheitlichen Verfahrensweise der polizeilichen Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung führen die Polizeipräsidien nach Möglichkeit einmal jährlich eine Dienstbesprechung mit den in der Verkehrserziehung eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten und den für die Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung Verantwortlichen ihres Dienstbezirkes durch.

Dazu ist grundsätzlich die unter Nr. 5 genannte Koordinierungsstelle der Hessischen Polizeischule einzuladen.

7. Schlussvorschriften

Dieser Erlass ergeht im Einvernehmen mit dem Hessischen Kultusministerium und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und tritt mit Ablauf des 31. Juli 2007 außer Kraft.

Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr

Anlage 1:

BERICHTSBLATT

Mobile / Stationäre Jugendverkehrsschule / Einsatzort

Name, Amtsbezeichnung und Dienststelle der Polizeibeamten/-innen

Schuljahr / Schule Übungsplan A (Übungseinheiten 1, 2, 3, 4, prakt. Lernkontrolle an 5 verschiedenen Tagen)

Teilnehmer	Übungseinheit				Teilnahme an Lernkontrolle		Ausbildung *)	Bemerkungen
	1	2	3	4	theoretische L.	praktische L.	im öffentl. Verkehrsraum	
a) Klasse b) Klassenstärke c) Lehrer/-in	a) Datum b) Std.-Zahl	a) Datum b) Std.-Zahl	a) Datum b) Std.-Zahl	a) Datum b) Std.-Zahl	a) Datum b) Schülerzahl	a) Datum b) Schülerzahl	a) 2 ÜE + Lernkontr. b) mind. 1 ÜE c) keine	
a) b) c)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
a) b) c)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
a) b) c)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
a) b) c)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
a) b) c)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

3.460
LBSt, 06.97

*) bitte Zutreffendes ankreuzen

Anlage 2:

Polizeipräsidium
Frankfurt am Main
- D 630 -
Verkehrserziehung

Ergebnisse der Verkehrserziehungsarbeit im Schuljahr

Kreis	mobile / stationäre JVS	Anzahl und Namen der eingesetzten Polizeibeamten bzw. Polizeibeamtinnen	a) erster und letzter Einsatztag a) erster und letzter Einsatztag	a) Nach A-Programm beschult? (4 Übungseinheiten und Lernzielkontrolle an 5 Tagen) b) Ausbildung im realen Verkehrsraum? (Anzahl der Klassen)	a) erfaßte Schüler b) erfaßte Klassen	Teilnahme an Lernzielkontrolle (Schülerzahl) a) theoretische b) praktische
Ffm.			a) - b) -	a) 0 b) 0	a) 0 b) 0	a) 0 b) 0



HKM: Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule

Erlass vom 15. Juli 2003

II A 4.2 - 601 / 60 - 455 -

Gült. Verz. Nr. 7200

ABl. 8/03 S. 521

1. Grundlagen

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Schulen gehören zu den besonderen Bildungs- und Erziehungsaufgaben, die gemäß § 6 Abs. 4 HSchG fachübergreifend unterrichtet werden.

Sie orientieren sich an den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur „Verkehrserziehung in der Schule“ i. d. F. vom 17. Juni 1994 (ABl. 11/94, S. 1172) sowie an den jeweils gültigen Lehrplänen der einzelnen Schulformen und Unterrichtsfächer.

Die moderne Verkehrspädagogik unterlegt ein Verständnis von Verkehr im vollen Wortsinn: Sie geht über das Vermitteln von Kenntnissen über die Zeichen und Regeln beispielsweise der Straßenverkehrsordnung und das Einüben des „richtigen“ Verhaltens hinaus und schließt die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung mit ein. Mit der zunehmend selbständigen und selbstverantwortlichen Teilnahme am Verkehr mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und aus unterschiedlichen Motiven erweitert sich moderne Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler zur Mobilitätsbildung.

2. Arbeitsstrukturen

2.1 Der besondere Erziehungs- und Bildungsauftrag des Aufgabengebiets Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung wird in den Lehrplänen jeweils mit speziellen Hinweisen hervorgehoben.

Nach Empfehlung durch die Schulkonferenz trifft die Gesamtkonferenz der Schule die Entscheidung über die inhaltliche und unterrichtsorganisatorische Umsetzung im Rahmen des schulbezogenen Curriculums.

Im Schulprogramm werden schulbezogene und regionale Aspekte sowie besondere verkehrspädagogische Schwerpunkte verankert.

Die Verantwortung aller schulischen Gremien ist hier in besonderem Maße gefordert, die Zusammenarbeit mit dem Schulträger, den örtlichen Verkehrsbehörden und außerschulischen Partnern insbesondere bei der

Schulwegplanung und bei Übungen zur Verkehrserziehung im realen Verkehrsraum ist geboten.

2.2 Schulen benennen eine Schulbeauftragte oder einen Schulbeauftragten für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung aus dem Kreis der Lehrkräfte als Verantwortliche oder Verantwortlichen, der oder die in allen verkehrspädagogischen Fragen für die Information und die Beratung der schulischen Gremien zuständig ist und die Schule in schulübergreifenden Fachkonferenzen vertritt.

3. Mitwirkung der Polizeibehörden bei der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind elementare Aufgaben und stehen in der pädagogischen Verantwortung der Schulen.

Eine wesentliche Unterstützung erfahren die Schulen durch die Polizeibehörden vor allem darin, dass Schülerinnen und Schüler lernen, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen und sich verkehrsgerecht zu verhalten. Polizeibehörden, Schulen und Staatliche Schulämter tragen hier gemeinsam Verantwortung und planen entsprechenden Maßnahmen unter Beachtung der regionalen Verkehrsverhältnisse.

3.1 Rad fahren in der Schule

Grundschülerinnen und -schüler bringen bereits bei der Einschulung Vorerfahrungen als Fußgänger, als Mitfahrer im Auto und als Radfahrer mit. Unter den heutigen Sozialisationsbedingungen erhalten Übungen zur Verbesserung der psychomotorischen und fahrpraktischen Fähigkeiten und Fertigkeiten besonderes Gewicht.

Im 3. und 4. Schuljahr steht die Nutzung des Fahrrades im Mittelpunkt.

Die praktische Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen wird zum integralen Bestandteil schulischer Arbeit.

Die Polizeibehörden setzen erfahrene Polizeibeamtinnen und -beamte zur Durchführung praktischer Übungen im Rahmen der Radfahrausbildung und zur Begleitung von Fahrten im öffentlichen Verkehrsraum ein.

Unterricht unter möglichst realen Bedingungen ist das Ziel der Jugendverkehrsschulen. Übungen im öffentlichen Verkehrsraum sind daher unverzichtbar. Die Eltern sind von solchen Übungen schriftlich in Kenntnis zu setzen und müssen dazu ihr Einverständnis erklären. Ihre aktive Beteiligung bei Übungen im

Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr

öffentlichen Verkehrsraum ist ausdrücklich erwünscht.

Am Ende der praktischen Übungsphase finden theoretische und praktische Lernkontrollen statt.

In den Klassen 5 bis 10 sollte das Fahrrad als Verkehrsmittel Unterrichtsgegenstand werden. Bei der Planung, der Durchführung und der Auswertung besonderer Projekte kann die Einbeziehung der Polizei sinnvoll sein.

3.2 Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg

Die Sicherung der Schulwege ist gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde. In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Straßenbaulastträger.

Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen und Eltern stehen beratend und unterstützend zur Seite.

Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan aus. Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden.

4. Hinweise und Empfehlungen

Dieser Erlass wird ergänzt durch Handreichungen, die zu einzelnen Aufgaben inhaltliche und unterrichtsorganisatorische Hinweise und Empfehlungen geben.

5. Aufhebung von Vorschriften:

Nachstehende Vorschriften und Regelungen werden mit In-Kraft-Treten dieses Erlasses aufgehoben:

- „Richtlinien für die Fachberater für Verkehrserziehung, die Schulbeauftragten für Verkehrserziehung und die Mitglieder der Arbeitsgruppe Verkehrserziehung beim Hessischen Kultusministerium“ vom 7. Januar 1999 (ABl. 2/99 S. 155)
- „Fachberatung Verkehrserziehung ab Schulj. 1998/99“ - Erlass an die Staatlichen Schulämter vom 19. März 1998
- „Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg“ - Erlass vom 21. April 1997 (ABl. 7/97 S. 355)
- „Richtlinien zur Verkehrserziehung; hier: Fahrrad und Schule“ vom 27. Mai 1991 (ABl. 7/91 S. 432)

6. In-Kraft-Treten

Dieser Erlass tritt mit Wirkung vom 1. September 2003 in Kraft.



Ergänzungen zum Erlass HKM

Der sichere Schulweg - Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule:

Hinweise und Empfehlungen für Lehrkräfte, Eltern, Schülerinnen und Schüler

Inhalt

1. Aufgaben und Ziele der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
2. Formen und Inhalte der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Leitfragen für unterrichtspraktische Planungen
4. Fahrrad und Schule
5. Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg

1. Aufgaben und Ziele der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Die Zunahme der Mobilität und die Verkehrsentwicklung in den Industriegesellschaften haben den menschlichen Lebensraum nachhaltig verändert. Die staatliche Vereinigung Deutschlands, die europäische Integration, die internationale Arbeitsteilung, Welthandel und -tourismus lassen ein weiterhin steigendes Verkehrsaufkommen und die Verschärfung der damit verbundenen Probleme erwarten. Die Gesellschaft steht damit vor konfliktreichen Planungs- und Entscheidungsaufgaben: Einerseits gilt es, das Verkehrssystem so zu entwickeln, dass die erforderlichen Transportleistungen erzielt werden, andererseits dürfen die unerwünschten Nebenfolgen das für Mensch und Natur erträgliche und hinnehmbare Ausmaß nicht überschreiten. Für das Individuum bedeutet das, sich in immer wieder neuen Verkehrssituationen zurechtfinden zu müssen.

Die Verkehrserziehung kann einen Beitrag zur Lösung dieser Probleme leisten, indem sie eine doppelte Aufgabenstellung verfolgt:

- Sie hilft den Kindern und Jugendlichen, sich im Verkehr sicherheitsbewusst und verkehrsgerecht zu bewegen und größer werdende Mobilitätsradien selbstständig und umweltbewusst zu bewältigen.

- Sie vermittelt den Schülerinnen und Schülern ein kritisches Verständnis für den Verkehr und seine Komponenten und befähigt sie damit, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken.

Lernen bezieht sich auf das individuelle Verhalten und den Umgang mit dem Verkehrssystem und seiner Gestaltung. So ist einerseits nach dem „richtigen“, d. h. dem intelligenten, sozial-integrativen, situationsangemessenen Handeln zu fragen. Andererseits sollen Kinder und Jugendliche mit zunehmendem Alter lernen, auch in Fragen des Verkehrs kreativ und kompetent mitzudenken, mitzureden und mitzuentcheiden. Individuelle und allgemeine Aspekte der Verkehrssicherheit, das Handeln des Einzelnen und der Bedingungsrahmen seines Handelns ergänzen einander. Verkehrssicherheit als pädagogischer Zielbegriff schließt die ökologische Dimension ein (vgl. „Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule“ - Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 17. Juni 1994). Insofern umfasst die moderne Verkehrspädagogik in Ergänzung zu den erzieherischen Anteilen auch Inhalte und Ziele der Mobilitätsbildung.

Im Einzelnen soll Verkehrserziehung dazu beitragen, dass Schülerinnen und Schüler

- verkehrsspezifisches Wissen als Grundlage sicheren Verkehrsverhaltens erwerben,
- erweiterte Kenntnisse über Verkehrsmittel und Verkehrswege, Verkehrsregelungen und Verkehrsteilnehmer gewinnen,
- eigene und fremde Verkehrsbeobachtungen und -erfahrungen unter pragmatischen, rechtlichen und ethischen Gesichtspunkten reflektieren,
- Bedingungen und Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit kennen und beurteilen lernen,
- bewusst, unter Einbeziehung ökologischer Gesichtspunkte, zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsmittelkombinationen wählen,
- an wesentliche ökonomische und gesellschaftliche Probleme des Verkehrs und deren mögliche Lösungen herangeführt werden,
- Einsichten in verkehrspolitische Entscheidungsprozesse gewinnen,
- die Bedeutung des Verkehrs für die europäische Entwicklung (EU, Mittel- und Osteuropa) kennen lernen.



2. Formen und Inhalte der Verkehrserziehung

2.1 *Curriculare Inhalte*

Entsprechend der doppelten Aufgabenstellung sind die Inhalte der Verkehrserziehung sowohl auf der Ebene des individuellen Verhaltens als auch auf der Ebene des Verkehrssystems angesiedelt. In der thematischen Umsetzung für Unterricht brauchen diese analytischen Ebenen nicht künstlich auseinandergehalten zu werden.

Im Sinne des dargestellten verkehrspädagogischen Ansatzes kann die Verschränkung der Bereiche sogar erstrebenswert sein. Die hier vorgenommene systematische Trennung soll helfen, einseitige Schwerpunktsetzungen zu vermeiden.

Inhalte, die das individuelle Verhalten betreffen, sind beispielsweise:

- Erfahrungen auf dem Schulweg / im Schulbus,
- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel,
- situations- und verkehrsartspezifische Anforderungen und Gefahren - Möglichkeiten ihrer Bewältigung,
- persönliche Mobilitätsradien und Verkehrsmittelwahl,
- biologische, psychologische und soziale Grundlagen, Bedingungen und Folgen menschlichen Verkehrsverhaltens,
- Regelbefolgung, Risikoneigung und Eigenverantwortung,
- verkehrsmedizinische Zusammenhänge (z. B. Alkohol, Drogen, Medikamente),
- Fahrzeugtechnik und Fahrphysik - Spielräume technischer Beherrschbarkeit,
- Fahrradtechnik - Fahrradreparatur (Fahrradwerkstatt),
- Fahrpraxis (Rad fahren einzeln und in Gruppen),
- das besondere Unfallrisiko jugendlicher Fahranfänger.

Inhalte, die das Verkehrssystem und seine Komponenten betreffen, sind beispielsweise:

- Regelung des Verkehrs durch Gesetze und Verordnungen,
- Verkehrsmittel und Verkehrsarten im Vergleich, das Fahrrad als Verkehrsmittel,
- Fahrzeuge als Konsumgüter,
- kommunale, regionale und überregionale Verkehrsplanung und Verkehrspolitik,

- Geschichte der Mobilität und Entwicklung des Verkehrssystems,
- Verkehr und Umwelt,
- Personen- und Güterverkehr in, von und nach Europa,
- Verkehrspolitik zwischen Ökonomie und Ökologie,
- technische Verkehrsregelungs-, Leit- und Warnsysteme.

Aus dem Spektrum der genannten Inhalte lassen sich für die Jahrgänge 5 bis 10 Unterrichtsthemen ableiten. Die Themen können auf einen oder - in variabler Kombination - auf mehrere Inhaltsbereiche bezogen werden. Besonders geeignet für die Sekundarstufe I sind Fahrradthemen und -projekte, die Unterrichtsvorhaben der Grundschule weiterführen können. Bis zum Ende des 10. Schuljahres sollte jede Schülerin und jeder Schüler an einem Unterrichtsvorhaben oder einer Arbeitsgemeinschaft zum Thema „Fahrrad und Schule“ teilgenommen haben.

2.2 *Formen der Vermittlung*

In der Verkehrserziehung haben sich belehrende, moralisierende und isoliert verhaltenstechnische Konzepte als wenig wirksam erwiesen. Sicherheitsrelevante Einstellungen werden nicht bereits dadurch erzeugt, dass Regelkenntnisse erworben und vorschriftsmäßiges Verhalten antrainiert werden.

Um ein Verhalten, das eigenverantwortliches, sicherheits- und umweltorientiertes Handeln fördert, zu entwickeln, eignen sich langfristig angelegte, beratende, nicht nur belehrende Vermittlungsprozesse in wirklichkeitsnahen Situationen.

Eigenverantwortliches Handeln baut auf Erfahrungen und Gewohnheiten auf, enthält aber zu gleich Wahl von und Entscheidung zwischen unterschiedlichen Möglichkeiten. Der Zugang zu Themen der Verkehrsplanung und -gestaltung wird erleichtert, wenn Beispiele aus dem eigenen Erfahrungsbereich gewählt werden.

Beispielsweise sollten beim Unterricht rund um das Fahrrad projekt- und handlungsorientierte Unterrichtsansätze gewählt werden, die die Nutzung des Fahrrads durch die Schülerinnen und Schüler oder das Fahren in der Gruppe aufgreifen.



Das Aufsuchen außerschulischer Lernorte und der Kontakt mit Behörden, Politikern, Organisationen und Verkehrseinrichtungen können die verkehrspädagogische Arbeit beleben.

Beobachtung, Befragung, Interview, der Einsatz von Foto- oder Videokamera sind geeignete Methoden.

Der Verkehrserziehung ist es in besonderer Weise möglich, zur Öffnung von Schule beizutragen. Damit die Schule von ihren Kooperationspartnern im gesellschaftlichen Umfeld ernstgenommen wird, ist es erforderlich, dass sie ein eigenständiges verkehrspädagogisches Profil entwickelt. Keinesfalls darf die Verantwortung überwiegend auf außerschulische Fachleute übertragen werden. Durch die Zusammenarbeit mit Elternschaft, Presse, Polizei, Verkehrswacht, Justiz, Ämtern, Politikern etc. lernen die Schülerinnen und Schüler, sich selbst als Teil ihres sozialen Umfeldes zu begreifen; die Schule wird in der Öffentlichkeit wahrgenommen und in ihren verkehrspädagogischen Aktivitäten gestützt.

3. Leitfragen für unterrichtspraktische Planungen

Verkehrserziehung ist kein eigenständiges Unterrichtsfach. Teilaspekte lassen sich in den Unterrichtsfächern der Sekundarstufe erschließen. Dafür kommen nicht nur die Fächer der politisch-gesellschaftlichen und der naturwissenschaftlich-technischen Bildung, sondern grundsätzlich alle Fächer in Betracht. Zudem gibt es Gemeinsamkeiten mit Aufgaben der Umwelt-, Friedens-, Gesundheits- und Rechtserziehung. Da Probleme des Verkehrs sich vielfach nur unvollständig in einem Unterrichtsfach behandeln lassen, sind fachübergreifende und fächerverbindende Planung und projektorientiertes Lernen sinnvoll. Projektarbeit erleichtert das Erfassen komplexer Zusammenhänge und ermöglicht das Zusammenwirken unterschiedlicher Erziehungsanliegen.

Die Lehrpläne für die Schulformen und Unterrichtsfächer enthalten spezielle Hinweise auf die besonderen Erziehungs- und Bildungsaufgaben wie die Verkehrserziehung.

Fachkonferenzen und planende Lehrkräfte sollten folgende Leitfragen beantworten, um ein schulinternes Curriculum zu erstellen:

- In welchen Unterrichtsfächern und Jahrgängen sind Teilaufgaben und Themen der Verkehrserziehung zu behandeln?
- Wie können fachübergreifende und fächerverbindende Aufgaben der Verkehrserziehung umgesetzt werden? Welche Projekte, Exkursionen, Schülerwettbewerbe, besonderen Aktionen etc. werden in den Jahrgangsstufen geplant?
- Gibt es besondere Verkehrsprobleme und Gefahren im Wohn- und Schulumfeld oder beim Schülertransport? Wie können ggf. Schüler-, Lehrer- und Elternschaft zusammenwirken, um die Verkehrsabläufe sicherer, menschen- und umweltgerechter zu machen?
- Durch welche verkehrspädagogischen Arrangements kann die Schule lokale, regionale und / oder überregionale Verkehrssituationen und Gestaltungsaufgaben sach- und schülerangemessen erschließen?
- Wie kann die Schule Eltern und Öffentlichkeit für ihre verkehrserzieherische Arbeit interessieren?
- Welche außerschulischen Kooperationspartner stehen der Schule zur Verfügung? Für welche verkehrserzieherischen Anliegen wird die Zusammenarbeit angestrebt, wie kann die Teilung der Zuständigkeit aussehen?
- Welche zusätzliche Ausstattung (Räume, Medien, Werkstatteinrichtungen etc.) ist für die verkehrspädagogische Arbeit der Schule erforderlich, auf welche Weise kann sie - ggf. auch längerfristig - sichergestellt werden?

4. Fahrrad und Schule

In der Empfehlung der KMK werden die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit in einem engen Zusammenhang gesehen und didaktisch aufgearbeitet. Die verhaltensorientierte Verkehrserziehung findet ihre notwendige Ergänzung in einer handlungsorientierten Mobilitätsbildung. Dies gilt insbesondere für das Verkehrsmittel „Fahrrad“.

Über die bisherigen Schwerpunkte der schulischen Verkehrserziehung hinaus sollte in allen Schulstufen und Schulformen das Verkehrsmittel Fahrrad, bezogen auf die vorgenannten Aufgaben, thematisiert und entsprechend der Fachzuordnung oder fachübergreifend und fächerverbindend im Unterricht behandelt werden.



Dabei ist besonderer Wert auf die Zusammenarbeit mit den Eltern und den weiteren an der Verkehrserziehung Beteiligten (Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrswachten) zu legen.

Fahrradwerkstätten in Schulen werden durch die Landesverkehrswacht Hessen e. V. eingerichtet und bei Bedarf ergänzt.

Der Einsatz der Jugendverkehrsschulen wird integraler Bestandteil schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.

4.1 *Primarstufe*

Die Schüler im 3. und 4. Schuljahr und deren Eltern müssen rechtzeitig auf die praktischen Übungen in der Jugendverkehrsschule vorbereitet werden. Die beteiligten Lehrkräfte und Polizeibeamtinnen oder -beamten verständigen sich über die Ziele, die Methoden und Arbeitsmaterialien und klären ihre Rollen. Die Jugendverkehrsschulen bieten ein Ausbildungsprogramm und mindestens vier zwei- bis dreistündige Lern- und Übungssequenzen an. Die praktischen Übungen werden durch besonders geschulte Polizeibeamtinnen oder -beamte in Anwesenheit und unter Mitwirkung von Lehrkräften der Schule geleitet.

Die Landesverkehrswacht Hessen e. V. stellt den Schulen Grundlagenmaterial (Übungsbogen, Fahrradpass, Aufkleber etc.) zur Verfügung.

Unterricht und Übungen im öffentlichen Verkehrsraum sind grundsätzlich Teil der Arbeit der Jugendverkehrsschule, wenn die personellen, organisatorischen und verkehrsmäßigen Voraussetzungen vorhanden sind; sie sind besonders sorgfältig vorzubereiten.

4.2 *Sekundarstufe I (Klassen 5 bis 10)*

Die Attraktivität des Radfahrens (neue Technik, Styling, Umweltbewusstsein, Ausbau des Radwegenetzes, Fahrradwerkstätten in den Schulen) wird auch bei den Schülern der Klassen 5 bis 10 deutlich.

Der Unterricht in Verkehrserziehung sollte deshalb stärker als bisher die Motivation der Schüler nutzen

und das Verkehrsmittel Fahrrad didaktisch als Unterrichtsgegenstand einbringen.

4.3 *Sekundarstufe II (Klassen 10 / 11 bis 13)*

Unter besonderer Berücksichtigung der Struktur und Organisationsform beruflicher Schulen und der Gymnasialen Oberstufe können Aspekte des Radfahrens im Rahmen der verkehrserzieherischen Arbeit im Unterricht aufgegriffen werden. Dabei sollte neben den Zielen der Verkehrssicherheit und Regelbefolgung die veränderte Einstellung zur Umwelt bei der Verkehrsmittelwahl berücksichtigt werden.

4.4 *Radwanderungen*

Radwanderungen und Exkursionen mit dem Rad sind generell mit besonderen Gefahren verbunden, deshalb sind stets zwei Aufsichtspersonen erforderlich.

Erforderlich sind:

- Schriftliche Zustimmung der Erziehungsberechtigten,
- Planung der Wegführung unter Berücksichtigung der Gefahrenminimierung,
- Streckenlänge unter Berücksichtigung des Fahrvermögens,
- Fahrräder auf StVZO und Betriebssicherheit überprüfen,
- Auf „Erste Hilfe“ am Menschen und am Rad vorbereiten,
- Zwei Aufsichtspersonen, zwischen denen die Gruppe fährt,
- Sicherstellen, dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer während der Radtour einen Helm tragen.

5. Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg

5.1 *Sicherheitskonzept*

Es gibt zahlreiche Maßnahmen und Methoden, die zur Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg beitragen können. Daher erstellen die Schulen ein Programm, das sich am individuellen Sicherheitsbedarf und dem Alter der Schülerinnen und Schüler, an der Art der üblichen Teilnahme am öffentlichen Verkehr sowie den örtlichen Gegebenheiten orientiert, und insbesondere beinhaltet:



- die Erkundung und Bewertung von Schulwegen, Verkehrsräumen und Wohngebieten,
- das Schulwegtraining für Schulanfänger, auch die Bewältigung des Weges im Verband mit Mitschülerinnen und -schülern,
- das Heranführen an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und das Verhalten an Schulbushaltestellen,
- das motorische Radfahrtraining,
- die gezielte Radfahrausbildung (im Realverkehr in unmittelbarer Nähe der Schule bzw. im Wohngebiet),
- Elterninformationen, z. B. auch zum Thema „Kinder als Mitfahrer im Pkw“,
- Veranstaltungen mit Partnern aus der Verkehrsraumplanung, -gestaltung und -überwachung (Polizeibehörde, örtliche Ordnungsbehörde), Kindern und Eltern mit dem Ziel, Schulwegbedingungen zu problematisieren und bestehende Sicherheitsrisiken zu beseitigen,
- Angebote zur Förderung der Bewegungssicherheit (im Sportunterricht, auf dem Schulhof und im Klassenraum), Beispiel: move it-box, die von der Landesverkehrswacht Hessen e. V. nahezu allen Grundschulen zur Verfügung gestellt wurde.

5.2 Schulweg und Schulwegpläne

Ein Schulwegplan ist Bestandteil des Sicherheitskonzeptes der Schule. In diesem Plan sind die erfahrungsgemäß und erwartungsgemäß sichersten Wege zur Schule und zurück dargestellt. Es kann aus vorhandenem Kartenmaterial (z. B. Stadtpläne, Ortspläne, Skizzen) entwickelt werden und außer einer Legende auch einen erläuternden Textteil haben, der ggfs. auf besondere Gefahrenstellen hinweist.

Die Anfertigung aktueller Schulwegpläne wird unter beratender Mitwirkung von Polizei und örtlicher Verkehrsbehörde durch die Schulleitung veranlasst.

5.3 Schulweghelfer

Schulweghelfer können für einen begrenzten Zeitraum die Maßnahmen zur Sicherung des Schulweges und zum geordneten Ablauf des Verkehrs in unmittelbarer Schulumgebung und / oder an der Schulbushaltestelle unterstützen. Neben erwachsenen Verkehrshelfern, etwa aus der Elternschaft oder dem Förderverein, können im Einzelfall auch Schülerinnen und Schüler (z. B. Schülerlotsen oder Busbegleiter) bei Zustimmung der Eltern zu dieser Aufgabe herangezogen werden, wenn sie mindestens das 12. Lebensjahr vollendet haben, bereits über die notwendige soziale Reife verfügen, die Gewähr für verantwortungsbewusstes und umsichtiges Handeln bieten und von der Polizei umfassend auf ihre Tätigkeit vorbereitet wurden. Außerdem ist durch klare Verhaltensregeln und das Tragen einer auffälligen Sicherheitskleidung ihr Sicherheitsrisiko auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Entscheidung über den Einsatz von Schulweghelfern treffen die Schulgremien einvernehmlich mit dem Verkehrsdienst der zuständigen Polizeibehörde, der auch die Ausbildung und Überwachung der Verkehrshelfer übernimmt. Ihr Einsatzort wird durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt, die gleichermaßen für die notwendige Beschilderung (Zeichen 365 StVO - Verkehrshelfer) zuständig ist. Die sächliche Ausstattung und die Betreuung der Verkehrshelfer können durch die Landesverkehrswacht Hessen e. V. übernommen werden, Versicherungsschutz gewährt die gesetzliche Unfallversicherung.

Grundsätzlich sollte versucht werden, den befristeten Einsatz von Verkehrshelfern durch straßenbauliche Veränderungen, Verkehrsumlenkungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu ersetzen.

Wiesbaden, den 15. Juli 2003

II A 4.2 - 601 / 60 - 455 -