

VERKEHRS ERZIEHUNG

Mit Unterrichtsmodellen für den Primar- und Sekundarbereich



65. Jahrgang | Verlag Heinrich Vogel B 13639



RADSCHULWEGPLÄNE

**Erfolgreiche
Projektarbeit**

VE UND RELIGION

**Unterricht mit
Gottes Segen**

JUBILÄUM

**Hurra, die ZVE
ist 65 Jahr'**



Ein Jubiläum zum Abschied

„Mensch, schon wieder ist ein Jahr vergangen“, hört man sich oft selber sagen. Gerne auch gebräuchlich: „Die Zeit vergeht wie im Flug.“ Stimmt, denn die alte Dame, unsere Zeitschrift für Verkehrserziehung, hat das stolze Alter von 65 Jahren erreicht. Aber frühzeitig in Rente gehen? Weit gefehlt.

Denn nach Einschätzung unserer Leser/-innen hat sie sich gut entwickelt. Ein modernes Outfit seit drei Jahren – ganz aktuell nun auch mit unserem Maskottchen „Bodo“, dem Drachen – und interessante Inhalte, die für den Unterricht gedacht sind, konnten sie bislang begeistern. Und vielleicht konnten wir auch die ein oder andere Anregung geben, den Unterricht um das Thema Verkehrserziehung zu erweitern und bereichern. Ja, Verkehrserziehung ist zwar ein Nischenthema und integriert, aber nach wie vor sehr wichtig. Ein Verkehrserzieher sagte neulich zu mir: „Sachkunde, Mathematik und Deutsch sind sicher wichtig. Verkehrserziehung aber ist lebenswichtig.“ Wie wahr!

Mit der Zeitschrift können wir nur Anregungen und Tipps geben. Weitere lehrplankonforme und aktuelle Unterlagen zum Thema bietet unsere breite Palette an Arbeitsheften, Broschüren und Lernmedien. Damit wir diese noch mehr hinsichtlich Ihren Wünschen und Anforderungen verbessern können, würde wir uns freuen, wenn Sie an unserer Umfrage teilnehmen. Es kostet nicht viel Zeit und kommt letztlich Ihnen bzw. den Kindern zugute. Obendrein gibt es auch noch etwas zu gewinnen!

Nach rund dreieinhalb Jahren in der Verkehrserziehung heißt es für mich, Abschied zu nehmen. Ich habe mich dazu entschlossen, stärker in die digitale Welt einzusteigen, und wechsel darum intern in die automobile Branche. Wer mag, der kann mich weiterhin per Mail unter thomas.maier@springer.com erreichen. Ich wünsche Ihnen alles Gute und stets eine unfallfreie Zeit.
Beste Grüße

Thomas Maier

Thomas Maier, Chefredakteur



01 | 15



Blick zurück: Wie war das Verkehrsgeschehen vor 65 Jahren und wie hat es sich entwickelt? Einige wichtige und interessante Meilensteine ab Seite 6.



Jugendliche Menschen neigen oft dazu, Gewalt auszuüben, und nutzen dies als Ventil, um ihre Unzufriedenheit auszudrücken. Beispiele und Ursachen ab Seite 20.



Tristes Wetter und Dunkelheit sorgen dafür, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer schwer zu sehen sind. Reflexmaterialien erhöhen die Sichtbarkeit deutlich. Seite 26.



Inhalt

- 04 NEWS
- 06 JUBILÄUM
Ein Blick zurück
- 10 INTERVIEW MIT PROF. DR. BERNHARD SCHLAG
Es gibt Handlungsbedarf
- 12 DER FACHBEIRAT GRATULIERT
Alles Gute!
- 13 LVW-BAYERN
Verkehrssicherheitspreis
- 14 **UNTERRICHTSMODELL PRIMAR**
Weiter denken
- 20 **UNTERRICHTSMODELL SEKUNDAR**
Jugend und Gewalt
- 26 SICHTBARKEIT
Leuchtende Beispiele
- 27 VE UND RELIGION
Mit Gottes Segen
- 28 INKLUSION
Gefühlt beeinträchtigt
- 30 BAHNSICHERHEIT
Sicher drüber
- 32 PROJEKTARBEIT
Arbeiten wie die Profis
- 34 PRODUKTE
- 35 TERMINE, VORSCHAU, IMPRESSUM

KENNZEICHENREGELUNG

Mofas und Mopeds dürfen ab dem 1. März 2015 nur noch mit blauen Versicherungskennzeichen unterwegs sein. Die schwarzen Kennzeichen sind dann nicht mehr gültig. Wer dennoch weiter mit einem alten Kennzeichen fährt, verliert seinen Haftpflichtversicherungsschutz und macht sich zudem strafbar. Anders als Pkw müssen Mofas und Mopeds nicht bei einer Zulassungsstelle angemeldet werden, für den Betrieb auf öffentlichen Straßen sind lediglich eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen erforderlich. Die Farbe der jeweils bis Ende Februar gültigen Kennzeichen wechselt jährlich zwischen schwarz, blau und grün. Die neuen blauen Mofa-Kennzeichen sind direkt bei den Kraftfahrtversicherern erhältlich. Für diese Fahrzeuge gilt das Versicherungskennzeichen:

- Kleinkrafträder, wie Mofas und Mopeds, die nicht mehr als 50 cm³ Hubraum haben und nicht schneller als 45 km/h fahren.
- Elektrofahrräder mit einer Tretunterstützung bei Geschwindigkeiten über 25 km/h oder einer tretunabhängigen Motorunterstützung über 6 km/h bis max. 45 km/h.
- Segways und ähnliche Mobilitätshilfen mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h.
- Quads und Trikes mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h und einem Hubraum von maximal 50 cm³.
- E-Roller, die über eine Betriebserlaubnis verfügen und maximal 45 km/h schnell sind.
- Motorisierte Krankenfahrstühle.
- Mofas und Mopeds aus DDR-Produktion mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h, die bereits vor dem 01.03.1992 versichert waren.



Foto: fly/fotolia



Der Gesetzgeber zeigt bei Drogenkonsum null Toleranz.

Foto: Kzenon/fotolia

Keine Gnade bei Drogenkonsum

Hohe Geldstrafen, Fahrverbot, Punkte in Flensburg und eine Eignungsuntersuchung (MPU) – das zieht der Konsum von Drogen nach sich, wenn ein Autofahrer damit erwischt wurde. Vielen ist aber unbekannt, dass diejenigen, deren Drogeneinnahme amtlich bekannt ist, auch dann ihren Führerschein riskieren, wenn sie nicht am Straßenverkehr teilgenommen haben. Wer etwa in der Disco mit verbotenen Aufputzmitteln erwischt wird, muss damit rechnen, dass ihm der Führerschein unabhängig von einer Autofahrt entzogen wird. Die Fahrerlaubnis wird erst dann wieder erteilt, wenn der Betreffende die MPU bestanden und nachweislich ein Jahr lang keine Drogen genommen hat. Erhebliche Konsequenzen

hat ein Drogenkonsum auch bei Jugendlichen, die noch keinen Führerschein haben. Nur wer in einem solchen Fall nachweist, dass er seit mindestens einem Jahr drogenfrei lebt, wird zur Fahrprüfung zugelassen. Dieser Nachweis erfolgt durch eine kurzfristig anberaumte Urin- und Haaranalyse. Der Gesetzgeber zeigt also bei Drogen null Toleranz. Wer Drogen konsumiert, ist grundsätzlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen – auch wenn der Konsum nur einmal erfolgte. Der „Lappen“ ist weg. Zu den illegalen Substanzen zählen unter anderem Partydrogen wie Amphetamine oder Ecstasy. Nur bei Cannabisprodukten unterscheidet der Gesetzgeber außerhalb der Verkehrsteilnahme nach den Konsumgewohnheiten.

Klimaschutz selbst in die Hand nehmen

Jedes Jahr aufs Neue finden Klimakonferenzen statt, auf denen Politiker und Politikerinnen lange reden, viel versprechen, aber kaum etwas Konkretes für das Klima und die Umwelt beschließen.

Den Klimaschutz können wir alle aber auch in die eigene Hand nehmen. Zum Beispiel während der VCD-Kampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour“, bei der Jugendliche einen eigenen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Am 1. März fiel der Startschuss für die neunte Runde.

Jugendliche zwischen 12 und 18 Jahren sind aufgerufen, zwischen März und Au-

gust in die Pedale zu treten und kräftig Kilometer zu sammeln. Ziel ist es, gemeinsam über eine Million Kilometer auf dem Fahrrad zurückzulegen und damit circa 133 Tonnen klimaschädliches CO₂ einzusparen. Anmelden können sich Jugendgruppen, Schulklassen und Familien mit Kindern im Alter von 12 und 18 Jahren ab sofort und fortlaufend bis Ende August dieses Jahres unter www.klima-tour.de. Seit dem 1. März kann dann jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer auf dem Online-Portal eingetragen werden. Wer mitmacht, kann auch etwas gewinnen.

Mehr Fahrerassistenzsysteme

Sicherheit im Straßenverkehr wird, besonders durch das steigende Verkehrsaufkommen in Städten, immer wichtiger. Die Verbraucherschutzorganisation European New Car Assessment Programme (kurz: Euro NCAP) testet seit 1997 neue Fahrzeugmodelle bezüglich ihrer Sicherheit. Mit ihren Tests bietet Euro NCAP eine unabhängige Bewertungs- und Kaufgrundlage für den Autokäufer und schafft Transparenz. Letztes Jahr nahm die Organisation neue Bewertungskriterien in ihre Sicherheitsbewertung auf und bewertet nun weitere Fahrerassistenzsysteme (FAS). Neu sind der Spurhalte- und der Notbremsassistent.

Fahrerassistenzsysteme sollen helfen, Unfälle zu vermeiden.



Diese Erweiterung der Euro NCAP Teststandards um die Fahrerassistenzsysteme zeigt die hohe Bedeutung der Systeme im Straßenverkehr. Wer bei den Tests die Höchstpunktzahl von fünf Sternen erreichen möchte, muss eines der genannten FAS in neue Fahrzeugmodelle einbauen. Im Verlauf des letzten Jahres wurden 41 Fahrzeugmodelle getestet, davon erreich-

ten 18 Fahrzeuge fünf Sterne, 14 vier Sterne und neun Pkw erhielten drei Sterne. Auch im Kleinwagensegment gab es einmal die maximale Punktzahl von fünf Sternen. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) rechnet damit, dass fast die Hälfte aller Unfälle in Zukunft durch Notbremsassistenten zumindest positiv beeinflusst werden kann.

Foto: Shutterstock / Fotolia

Fahrradunfreundliche Städte

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), zeichneten je zwölf Städte als „Spitzenreiter“ und „Aufholer“ in Sachen Fahrradfreundlichkeit aus. Rainer Bomba: „Mein Anliegen ist es, gemeinsam mit allen Akteuren die Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter zu verbessern. Deshalb fördern wir den Fahrradklima-Test des ADFC im Zuge der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Wir können den Anteil des Radverkehrs weiter erhöhen, wenn sich Radfahrerinnen und Radfahrer gut und sicher im Straßenverkehr fühlen. Der Fahrradklima-Test gibt genau darüber Aufschluss. Er zeichnet Kommunen aus, die den Radverkehr besonders vorantreiben, und bietet den anderen zugleich konkrete Anhaltspunkte für Verbesserungen.“

Ulrich Syberg: „Fahrradfreundlichkeit hebt das Image einer Stadt, macht sie attraktiv als Wirtschaftsstandort, für Neubürger und Touristen. Gute Fahrradinfrastruktur schafft



Foto: BMVI/Michael Deckbar

Auszeichnung für Deutschlands fahrradfreundlichste Städte.

Anreize, auch mal mit dem Rad zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Das bringt Vorteile für die Gesundheit und Zufriedenheit der Menschen – und entlastet die Stadt von Lärm und verstopften Straßen.“



Foto: photowahny/Fotolia

Stress und Aggressivität fördern unkonzentriertes Fahren.

Unfallzahlen sinken nicht mehr

Die neuen Zahlen des Statistischen Bundesamtes zu Unfalltoten und Verletzten im Straßenverkehr zeigen, dass die positive Entwicklung vergangener Jahre stagniert: Jahrzehntlang gab es immer weniger Unfallopfer, aber in den vergangenen fünf Jahren sank diese Zahl nicht mehr.

Seit Mitte der Siebziger Jahre ging die Zahl der Verkehrstoten deutlich zurück, in weiten Teilen bedingt durch Fortschritte in der Sicherheitstechnik sowie neue Vorschriften (Einführung einer Promille-Grenze/Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen/Gurtpflicht). Laut aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes stieg in 2014 die Zahl der Unfalltoten jedoch wieder um 0,9 % und die der Verletzten sogar um 4 %.

„Wir beobachten in den vergangenen Jahren, dass die Ablenkung am Steuer deutlich zunimmt, insbesondere durch Smartphones und Infotainment. Das Fahren wird als Nebenaufgabe empfunden und genau darin liegt die Gefahr, denn Ablenkung tötet“, warnt jetzt Gert K. Schleichert, Leiter der Abteilung Auto & Verkehr beim ACE Auto Club Europa, im Interview. Er sieht wachsende Aggressivität und täglichen Stress als weitere Ursachen für unkonzentriertes Fahren: Als Reaktion darauf lassen die Leute hinterm Steuer dann ihren ganzen Frust raus. Sie werden wortwörtlich rasend aggressiv. Hier gilt es, wieder an das Partnerschaftliche im Straßenverkehr zu appellieren. www.fahrerbewertung.de.