

I. Ausgangslage:

In Baden-Württemberg, als auch im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Karlsruhe, ist in den letzten Jahren eine Zunahme der Fahrradunfälle festzustellen (s. Tabelle).

Polizeipräsidium KA	2021	2022	Vergleich
Gesamt Unfälle (Fahrrad und Pedelec)	968	1133	+ 17,0 %
Unfälle mit Pedelec	165	227	+ 37 %

Dem soll unter anderem durch eine verbesserte und intensivere Radfahrausbildung entgegengewirkt werden.

Aus diesem Grund wurde Anfang 2023 durch das IM LPP (Landespolizeipräsidium) eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen und die bisherigen Vorgaben zur Durchführung der Radfahrschulung überarbeitet.

Nach erfolgreicher Pilotierung wurde die neue standardisierte schulpraktische Radfahrausbildung für vier Unterrichtseinheiten per Einführungserlass zum Schuljahr 2023/2024 landesweit umgesetzt und der überarbeitete Einführungserlass wurde am 04.08.2023 durch das Innenministerium an alle Regionale Polizeipräsidien als auch an das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg mit der Bitte um Umsetzung versandt.

II. Anforderungen an eine stationäre Jugendverkehrsschule:

Gemäß der VwV Radfahrausbildung werden nachfolgende Empfehlungen für den Bau von Jugendverkehrsschulplätzen ausgesprochen:

- Fahrstreifen von mind. 200 cm
- eine Anfahrsstrecke zum Linksabbiegen bis zur Kreuzung von mind. 25 m
- eine Einbahnstraße
- ein Kreisverkehr
- ein Schutzstreifen für Radfahrer
- gut erkennbare Fahrbahnmarkierungen
- Stromversorgung mit 220 Volt
- Sanitäre Anlagen
- Unterstellmöglichkeit
- Ein Schulungs- / Aufenthaltsraum
- Ein Lagerraum für Räder und Verkehrszeichen
-

(Musterplan: Stationärer und Mobiler Schulungsplatz als Anlage beigelegt)

III. Bewertung der mobilen Jugendverkehrsschulen:

Die zuvor genannten Bedingungen sind an den mobilen Schulungsorten leider nicht gegeben. In der Regel wurden Festplätze, Schulhöfe oder Parkplätze vor Mehrzweckhallen kurzfristig als Übungsflächen umgewidmet, indem lediglich eine Verkehrsfläche auf den jeweiligen Boden aufgezeichnet wurde. Weitere Vorkehrungen, welche die ordnungsgemäße Durchführung des Radfahrunterrichts begünstigen, wurden nicht getroffen.

Diese eher aus der Not heraus bereitgestellten Verkehrsflächen entsprechen vor allem auch aufgrund der Ausgestaltung und der geringen Größe nicht den Vorgaben der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Kultusministeriums zur Radfahrausbildung in der schulischen Verkehrserziehung.

Aufgrund dessen kann an diesen Örtlichkeiten nur eine suboptimale Radfahrausbildung durchgeführt werden.

Nachfolgende Umstände erschweren eine optimale Durchführung des Unterrichts:

- Zu kleine Verkehrsflächen:
 - o Bei zu kleiner Verkehrsfläche muss die Klasse gesplittet werden, sodass nur die halbe Klasse üben kann, während der Rest der Klasse eine „Zwangspause“ einhalten muss. Somit geht wertvolle Übungszeit verloren.
 - o Nicht alle Verkehrssituationen / -lagen sind auf dem Boden abgebildet oder eingerichtet, wie z.B. Kreisverkehr / Ampel; somit können diese Verkehrssituationen nicht eingeübt werden.
 - o Zu enge Fahrstreifen hat zur Folge, dass Gegenverkehr und die damit verbundenen Verkehrssituationen nicht fachgerecht simuliert werden können.
 - o Rechtwinklige „Kurven“ können nur mit äußerst geringer Geschwindigkeit (untere Schrittgeschwindigkeit) befahren werden, was häufig zu kleinen Auffahrunfällen durch die Nachfolgenden führt.
- Durchfahrtsverkehr; z. B. in Kleinsteinbach tangiert ein öffentlicher Radweg die Übungsfläche, sodass es immer wieder zu Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, vornehmlich Radfahrenden, kommt. Aufgrund des angewachsenen Pedelec-Verkehrs wird nun auch mit höheren Geschwindigkeiten im Durchfahrtsverkehr gefahren.
- Herrschender Durchgangsverkehr; Anwohner und Spaziergänger nehmen die Übungsflächen oft als Abkürzungen in Anspruch, da die Übungsfläche als solches nicht wahrgenommen wird. Personen, die ihren Kinderwagen darüber schieben oder ihre Hunde freilaufen lassen, sind keine Seltenheit. (Dieser Mangel wurde bei einer Arbeitsstättenbegehung im April 2024 durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit des Polizeipräsidiums Karlsruhe festgestellt und angemahnt, entsprechende Abhilfe zu schaffen). Oftmals nutzen dann auch die Passanten die Gelegenheit, um individuelle Sachverhalte oder Erlebnisse zu schildern, die ein polizeiliches Handeln erforderlich machen, was natürlich den Unterrichtsverlauf erheblich stört.
- Ablenkung / Störung durch andere Schüler, die in den Pausen oder in den bewegten Stunden vorbeilaufen oder sich in unmittelbarer Nähe aufhalten und dazwischenrufen bzw. sich mit den zu beschulenden Kindern unterhalten.

- Gefahrenstellen aufgrund den örtlichen Begebenheiten der temporären Verkehrsflächen, welche außerhalb der Radfahrschulungszeit zweckentfremdet (Sport und Spiel) in Anspruch genommen werden, wie z.B. aufgestellte Fußballtore / Umrandungen aus Beton / Spielfeldumrandungen, Sitzgelegenheiten
- Fehlender Schulungsraum, dies wirkt sich vor allem bei schlechtem Wetter auf die Kinder aus, da sie sich dann im Regen bei Ansprachen oder Erklärungen zum Verfahrensablauf sammeln müssen. Oft ist eine Wiederholung / Auffrischung des theoretischen Teils erforderlich, die dann im Freien durchgeführt werden muss.
- Vorab Überprüfung der Übungsfläche, auf Freihaltung und auf Sauberkeit durch die Polizei – oftmals werden die temporären Verkehrsübungsflächen durch Abstellen von Schutt-Containern, geparkten Fahrzeugen belegt.

IV. Stellungnahme zu einer weiteren stationären Jugendverkehrsschule in den Bergdörfern:

Aufgrund der Nachteile und den nur suboptimalen Bedingungen beim Schulen auf Pausenhöfen oder anderen alternativen Übungsplätzen, ging das Referat Prävention des Polizeipräsidiums Karlsruhe im Jahr 2022 auf die Schulen zu und bat um Verlegung der Radfahrschulung zu den stationären Jugendverkehrsschulen. Es konnten nun ab 2023 die stationären Jugendverkehrsschulen in der Karlsruher Waldstadt bzw. in Ettlingen aufgesucht werden. Dieser Bitte kamen die Schulen zunächst auch teilweise nach.

Bedingt durch den damit verbundenen längeren An- und Abfahrtsweg kann dies für die Schulen aber nur eine Zwischenlösung sein, weshalb sich das Referat Prävention des Polizeipräsidiums Karlsruhe, eindeutig für eine weitere stationäre Jugendverkehrsschule aussprechen und begrüßen würde.

Das Anliegen, weitere stationäre Jugendverkehrsschulen zu implementieren teilt auch die Landesregierung. Mit dem Schreiben von Herrn Thomas Blenke, Mdl, Staatssekretär an alle Mitglieder der Kommunalen Landesverbände, sollte nun zusätzlich auch von politischer Seite alle beteiligten Personen, Institutionen und Schulen für den Ausbau von stationären Jugendverkehrsschulplätzen für die schulpraktische Radfahrausbildung sensibilisiert werden.

- Kürzerer Anfahrtsweg für die Schülerinnen und Schüler der Bergdörfer
 - o Max. 15 Minuten bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 - o Max. 20 Minuten mit dem eigenen Fahrrad
- Die Kinder befinden sich in Ortsnähe der Schulen und werden so bei der An- und Abfahrt bereits mit dem Schulweg vertraut, können auf ortsspezifische Gefahrensituationen vorbereitet und hingewiesen werden.
- Zudem kann das Erlernte auf dem Rückweg von der Radfahrschulung nachbereitet bzw. umgesetzt werden
- Übung und Prüfung mit dem eigenen Fahrrad hat den Vorteil, dass die Kinder ihr Fahrrad bereits kennen und sich nicht erst an das Fahrrad der Verkehrswacht gewöhnen müssen. In der Regel sind die von der Verkehrswacht Karlsruhe zur Verfügung gestellten Fahrräder nicht mit einer

Gangschaltung ausgestattet, sondern mit einer Rücktrittsbremse. Dies erfolgt aus Kostengründen, da eine Reparatur einer Gangschaltung kostenintensiver ist.

- Überprüfung der mitgeführten eigenen Fahrräder der Kinder zu Beginn des Unterrichts durch die Polizei auf technische Mängel. Dies erhöht die Verkehrssicherheit zusätzlich.
- Eine neue Verkehrsübungsfläche kann gemäß den neuesten Vorgaben des Innen- und Kultusministeriums ausgestattet werden, sodass die wichtigsten Verkehrssituationen simuliert werden können.

V. Planungsstand:

Bisher fand lediglich eine lose Anfrage bei der Verkehrswacht Karlsruhe statt, bei der eine grundsätzliche Befürwortung zu erkennen war.

Da auch hier natürlich finanzielle Aspekte eine gravierende Rolle spielen, ist man von einer endgültigen Zusage noch ein weites Stück entfernt.

Eine Absprache hinsichtlich der Belegungsplanung mit der Ortsverwaltung Stupferich würde auf alle Fälle erfolgen.

Da jeder Grundschule pro 4. Klasse vier Radfahrschulungstermine zustehen, würde dies eine Belegungszeit von ca. 2 – 3 Monaten pro Jahr in Anspruch nehmen.

An Feiertagen wird nicht und in den Ferien bis auf das ein oder andere Ferienprogramm grundsätzlich auch nicht geschult. Erfahrungsgemäß finden nach den Sommerferien die wenigsten Vereinsfeste statt, sodass es in diesem Zeitraum auch wenig Überschneidungen geben würde.

Variante 1:

- Ertüchtigung des Platzes hinsichtlich der Verkehrsfläche
- Stromversorgung mit 220 Volt
- Sanitäre Anlagen
- Unterstellmöglichkeiten
- Schulungsraum (Containerlösung?)
- Lagerraum für Räder und Verkehrszeichen (Containerlösung?)

Bei dieser Lösung könnten nachfolgende Schulen in Stupferich ihre Radfahrschulung durchführen, da die Anfahrt unabhängig davon wäre, ob die Kinder mit dem Bus oder eigenem Fahrrad anreisen:

- Kleinsteinbach
- Wöschbach
- Grünwettersbach
- Hohenwettersbach
- Palmbach
- Wolfartsweier

- Durlach
- Mutschelbach
- Langensteinbach

Variante 2:

- Ertüchtigung des Platzes hinsichtlich der Verkehrsfläche
 - o Größe
 - o Form
- Zugang zu sanitären Einrichtungen
- Möglichkeit eines Unterstandes (zum Überbrücken starker Regengüsse)

Nachfolgende Schulen könnten in Stupferich ihre Radfahrschulung durchführen:

- Kleinsteinbach
- Grünwettersbach
- Hohenwettersbach
- Palmbach
- Wolfartsweier
- Mutschelbach
- Langensteinbach

VI. Finanzierung

Hier spielt natürlich die ausgewählte Variante eine gravierende Rolle und es wird entscheidend sein, ob ein Anbau an die Halle oder die Container-Lösung gewählt wird.

Zudem müssten noch entsprechende Fahrräder (ca. 30 Stück), Nummernwesten und ein paar Fahrradhelme angeschafft und bereitgehalten werden.

Aus Erfahrung wird man sich hier sehr schnell im oberen 5-stelligen bis 6-stelligen Eurobereich bewegen.

Ob hier Zuschüssen seitens der Landesverkehrswacht eingeplant werden können, bedarf der gesonderten Klärung.

Seitens der Firma Miro und der S&G – Stiftung kam es bereits zu Spendenaktionen, bei denen Fahrräder für die Verkehrswacht gestellt wurden. Auch hier dürfte eine grundsätzliche Bereitschaft der Unterstützung vorliegen.

Die Polizei selbst beteiligt sich lediglich in Form der Personalgestellung bei der Radfahrschulung. Gelder für den Bau können hier nicht freigemacht werden.

Gez. Ralf Schäfer
Leiter Referat Prävention

