

Dr. Dieter Hohenadel
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Sicherung und Erziehung von Radfahrern im Alter bis zu 14 Jahren

Der Grund, sich mit der Sicherheit von radfahrenden Kindern im Straßenverkehr in der Absicht zu beschäftigen, mehr Sicherheit schaffen zu wollen, ist gegeben. Seit 1982 gibt es mehr solche Unfälle, bei denen Kinder als Radfahrer verletzt werden, als solche, bei denen sie als Fußgänger buchstäblich unter die Räder kommen. Diese Tatsache ist nicht überall bekannt, und nicht überall, wo sie bekannt ist, hat sie Initiativen ausgelöst.

Kinderverkehrsunfälle sind kein unabwendbares, schicksalhaftes Naturereignis, sind keine Vorkommnisse, für die ferne Mächte die Verantwortung zu übernehmen haben. Unfälle sind Folgen von Ereignisketten, von Bedingungsgefügen, von sozialen Netzwerken, von Entscheidungen, Handlungen, Verhaltensweisen und Interessen. Unfälle sind gemacht und ihre Verhinderung ist deshalb auch machbar. Das Machen von Unfällen geschieht unabsichtlich, unbedacht und leicht; das Verhindern muß von Einsichten in Zusammenhänge ausgehen, ist ein langwieriges und mühsames Geschäft und führt als absichtsvolle Bemühung besser zum Ziel, wenn es eine Strategie des Handelns gibt, einen Plan, dem selbstgemachten Übel beizukommen.

Das Ziel einer derartigen Strategie muß es sein, Anzahl und Folgen von Radfahrernfällen bei Kindern aller Altersstufen zu verringern. Um dieses Ziel erreichen zu können, sind zu nächst zwei grundlegende Voraussetzungen zu schaffen.

Zunächst muß davon ausgegangen werden, daß nicht mit einer einzigen großen Maßnahme auf einem Gebiet mehr Sicherheit für Kinder als Radfahrer geschaffen werden kann, sondern nur mit Hilfe eines langfristig angelegten, sorgfältig aufeinander abgestimmten, finanziell und organisatorisch ausreichend ausgestatteten Bündels von Maßnahmen auf mehreren Gebieten ein Erfolg zu erwarten ist. So wichtig und wirksam Maßnahmen der Erziehung und Aufklärung, die sich unmittelbar an Kinder und Eltern richten sollen, auch sein mögen, so können sie nicht Bemühungen ersetzen, die auf ganz anderen Gebieten erforderlich sind. Durch Erziehung und Aufklärung allein sind die anstehenden Probleme nicht zu lösen.

Wenn man nämlich Menschen durch Erziehung auf eine Aufgabe vorbereiten will, ist zunächst einmal die Frage zu stellen, ob das Erkennen und die Lösung der Aufgabe überhaupt notwendig ist, oder ob die Aufgabe, die sich scheinbar stellt, nicht selbst abgeschafft, verändert oder erleichtert werden kann. Der oberflächliche Begriff des menschlichen Versagens bedeutet, wenn dieses Versagen über lange Zeit und massenhaft auftritt, nicht, daß die Menschen und die Erziehung nicht in Ordnung seien, sondern eher, daß Aufgaben gestellt werden, die nicht lösbar sind. Mit Erziehung und Aufklärung wird dann begrifflich und in der Wirklichkeit nur noch Mißbrauch getrieben, wenn sie als soziale Reparaturversuche ohne Erfolgsaussicht betrieben werden, wenn jedenfalls die erwartbaren Veränderungen bei den zu Erziehenden im Regelfalle nicht so sein können, daß hinreichende Aussicht auf Bewältigung einer Aufgabe besteht.

Aufgaben im Straßenverkehr sind häufig genug Folgen des Unterlassens, des Zurückweichens, des Wachsenlassens von Interessen bestimmter Gruppen gegenüber den Interessen anderer Gruppen. Wenn politische Macht nichts anderes ist als die Wahrscheinlichkeit, anderen seinen Willen aufzwingen zu können, dann ist im Straßenverkehr die Schwierigkeit und die Anzahl der Aufgaben, die bestimmte Gruppen zu lösen haben, auch die Widerspiegelung von politischen Verhältnissen, was völlig normal ist in einer offenen Gesellschaft, aber auch nicht vergessen und unbeachtet bleiben sollte.

Der Erziehung und der Aufklärung ist demnach innerhalb einer Strategie zur Sicherheitserhöhung eine Funktion zuzuweisen, die nicht Resultat der Vorstellung und der Tatsache ist, daß zuerst einmal Straßenbauer, Verkehrsrechtler, Fahrradhersteller, Medien, Stadträte und Beigeordnete, Immobilienmakler und Stadtplaner, Wissenschaftler und Verwaltungsbeamte sich eine Welt von Erwachsenen für Erwachsene schaffen, in der Aufgaben für Kinder entstehen, die wie aus Erz gegossene Sachzwänge aussehen und die Erziehungsziele definieren.

Vor diesem Hintergrund bleibt Erziehung und Aufklärung im Hinblick auf die Sicherung radfahrender Kinder eine wichtige und große Aufgabe, aber nur in kritischer Reflexion und im engen Verbund mit Maßnahmen und Vorgehensweisen auf anderen Gebieten.

Es muß also darum gehen, eine geschlossene Konzeption für Erziehung und Aufklärung verschiedener Zielgruppen zu entwickeln, die gemeinsame Zielsetzungen und Inhalte besitzt, die sich an der tatsächlichen Art der Verkehrsteilnahme und der damit verknüpften Art der Unfallgefährdung von Kindern orientiert und die ein dichtes Angebot von alltagsnahen Hilfen und Informationen enthält. Das bedeutet, daß sich die maßgeblichen Träger von Entscheidungen und Maßnahmen, staatliche und private Stellen darauf einigen müssen, was wem mit welcher Begründung gesagt, und was geraten und getan werden soll. Eine Zersplitterung von Aussagen und Aktivitäten, die zudem noch widersprüchlich oder unvollständig sind, wäre für niemanden von Vorteil und richtete eher Schaden an.

In einem kurzen Überblick werden nachfolgend die wichtigsten Gebiete erwähnt, auf denen die Entwicklung, Durchführung und Bewertung von Maßnahmen zu erfolgen hat. Dabei ist davon auszugehen, daß vielfache Ansätze bereits bestehen, zum Teil ganze Maßnahmenpakete seit langer Zeit mit Erfolg im Einsatz sind, zum Teil aber auch keinerlei Bemühungen erkennbar sind, Lücken vorhanden oder nur kurzfristige Aktionen mit eher zufälligem Charakter vorherrschend sind.

Maßnahmen zur Erziehung und Aufklärung richten sich im schulischen und außerschulischen Sektor zunächst einmal an die Kinder selbst, wobei insbesondere die Einbindung des Elementarbereiches dringend geboten ist. Der frühzeitige Beginn des Radfahrens – im Alter von etwa 4 Jahren beginnen die meisten Kinder mit dem Radfahren – erzwingt geradezu eine, vom bisherigen Stand der Aktivitäten betrachtet, deutliche Vorverlegung des Zeitpunktes, zu dem Maßnahmen in Elternhaus und Kindergarten beginnen. Die Schule allein kann das mit der Verkehrsteilnahme und der Unfallgefährdung verbundene erzieherische Problem auch dann nicht bewältigen, wenn es gelingt, in der ersten und

zweiten Klasse das Thema »Radfahren« stärker als bisher zu verankern. Nach der dritten und vierten Klasse, in denen bundesweit die Radfahrausbildung und Radfahrprüfung in der Jugendverkehrsschule stattfinden, bricht derzeit nahezu jedes schulische und außerschulische Angebot ab, abgesehen von den Radfahrturnieren des ADAC. Auch dieser Zustand ist unbefriedigend und muß geändert werden. Schulische Angebote in der Sekundarstufe I sind zu entwickeln. Die am stärksten gefährdeten Radfahrer sind Kinder im Alter zwischen sechs und neun Jahren; im Alter zwischen 11 und 14 Jahren liegt aber der Höhepunkt der Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad und, wie die Unfallstatistik zeigt, auch der Höhepunkt der Unfallbeteiligung. Maßnahmen der Erziehung und im besonderen Aufklärung und Information müssen sich auch an die Eltern richten, an weitere Zielgruppen wie Polizeibeamte, Lehrer, Kinderärzte, an Erzieherinnen, an Fahrlehrer, Fahrradfachhändler und nicht zuletzt an die Kraftfahrer. Es sind Organisationen, Verbände und Vereine anzusprechen, die Kindern Angebote zur Freizeitgestaltung machen.

Die Verkehrsüberwachung für den fließenden und den ruhenden Verkehr ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt zugesperrter Gehwege, Radwege und anderer Verkehrsflächen angebracht, die Kindern und Jugendlichen die Benutzung des Fahrrades getrennt vom motorisierten Verkehr ermöglichen sollen. Verkehrsüberwachung ist aber auch eine Aufgabe gegenüber den Radfahrern selbst, sowohl gegenüber den Erwachsenen, die mit vergleichsweise häufigen Normverletzungen negative Beispiele für Kinder abgeben, wie auch gegenüber Kindern als Radfahrer. Kinder erleben im Straßenverkehr eine Vielfalt von Prozessen der Sozialisation, der Übernahme von Normen und Werten einer Gesellschaft. Die Tatsache, daß Radfahrer im Straßenverkehr aus verschiedenen Gründen heraus objektiv benachteiligt sind, berechtigt aber nicht zu einer stillschweigenden Gewährung eines rechtsfreien Raumes, in dem Kinder durch Beobachtung lernen könnten, daß rechtliche Normen nach Belieben zu beachten sind oder nicht, ohne daß erkennbare Sanktionen damit verknüpft sind.

Auf dem Gebiet der Gesetzgebung und Rechtsprechung sind Probleme der Sicherheit radfahrender Kinder in vielerlei Hinsicht berührt. In erster Linie sind auf dem Teilgebiet des Straßenverkehrsrechts, hier wiederum in der StVO und StVZO, die einschlägigen Bestimmungen, die der Sicherheit von Radfahrern dienen sollen, daraufhin zu überprüfen, mit welchen nachprüfbaren Gründen, aufgrund welcher Erkenntnisse oder gesicherter Erfahrungen bestimmte Einzelvorschriften tatsächlich als sicherheitsfördernd anzusehen sind. Es gibt Anlaß zur Vermutung, daß eine ganze Reihe von Einzelbestimmungen nicht immer in der Weise wirksam ist, wie dies ursprünglich beabsichtigt war. Die Frage, ob bestimmte Normen ersatzlos gestrichen werden können, ergänzt oder verändert werden müssen, ob eine Straffung und Zusammenfassung von Vorschriften, die dem Schutz von Radfahrern dienen sollen, erforderlich ist und ob alle Vorschriften, die möglicherweise auf erwachsene Radfahrer sinnvoll Anwendung finden, auch für Kinder gelten sollen, ist durchaus offen. Radfahrer stehen als Verkehrsteilnehmergruppe insgesamt im Kanon straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Vergleich zu motorisierten Verkehrsteilnehmergruppen nicht im Mittelpunkt, von radfahrenden Kindern ist überhaupt nur an wenigen Stellen die Rede.

Rechtliche Probleme tauchen im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme radfahrender Kinder aber auch auf ganz anderen Gebieten auf, wobei hier nur auf haftungsrechtliche und schulrechtliche Problemstellungen hinzuweisen ist. Es ist beispielsweise bis heute ungeklärt, was ein Spielzeug ist und was – im Sinne des Straßenverkehrsrechts – ein »Fahrrad« ist; wieweit sich in Abhängigkeit von welchen Kriterien die Aufsichtspflicht der Eltern erstreckt; wieweit die Haftungspflicht von Herstellern und Händlern geht, die teilweise Fahrräder zum Verkauf bringen, die schon bei Alleinunfällen eine erhöhte Gefährdung mit sich bringen. Fragen dieser Art sind, sofern sie für motorisierte Fahrzeuge entstehen, durch eine Vielzahl von Vorschriften, Verordnungen, Erlassen und gesetzlichen Bestimmungen, durch eine detaillierte Rechtsprechung und ihre Kommentierung und durch verwaltungsrechtliche Praxis und alltägliche Gewohnheiten in den meisten Fällen geregelt. So ist es offenbar weniger problembehaftet zu entscheiden, was ein Kraftfahrzeug ist und was nicht, wo die Zulassungspflicht anfängt oder welche Summe von Sicherheitsnormen ein Hersteller beachten muß, der ein motorisiertes Fahrzeug auf dem Markt anbieten will.

Kinderfahrräder sind grundsätzlich nicht anders konstruiert als Fahrräder für Erwachsene. Vereinfacht gesagt handelt es sich um schlichte Verkleinerungen von Fahrradmodellen, die Erwachsene für sich selbst gemacht haben und kaufen. Im Grundsatz hat sich dabei an den konstruktiven Merkmalen des Fahrrades seit etwa 50 Jahren nichts geändert. Kinder sind aber, weder geistig noch körperlich, verkleinerte Erwachsene. Sie benötigen infolge ihrer entwicklungsbedingten Möglichkeiten und Fähigkeiten eine eigens geschaffene Fahrmaschine, die nicht unbedingt in allen Merkmalen dem Fahrrad der Erwachsenen entsprechen muß. Es ist aufgrund wissenschaftlicher Untersuchungen nachweisbar, daß die Konstruktion und Ausstattung des Fahrrades auf die Fähigkeit von Kindern, Fahraufgaben zu bewältigen, einen erheblichen Einfluß hat. So ist beispielsweise die Fähigkeit von kleinen Kindern, mit Hilfe derjenigen Handbremsysteme, die auch an Kinderfahrrädern nach Maßgabe der StVZO angebracht sind, ihr Fahrrad wirksam abzubremsen, nur sehr eingeschränkt vorhanden, weil kleinen Kindern oft noch die Kraft in den Händen fehlt. Durchaus vorschriftsmäßige Fahrradbremsen dieser Art sind demnach bei der Betätigung durch kleine Kinder wirkungsarm oder sogar wirkungslos und dürften, besonders in kritischen Situationen, kaum eingesetzt werden. Kinderfahrräder weisen, wie Erwachsenenräder, Speichen auf, die, wie unfallmedizinische Forschungsarbeiten der letzten Jahre zeigen, eine erhöhte Unfallgefährdung mit sich bringen, ohne daß sie beim Stand der Technik zum Aufbau eines Rades noch erforderlich oder zweckmäßig wären. Es fehlt, insgesamt betrachtet, der Versuch, eine umfassende Neukonstruktion eines Kinderfahrrades vorzunehmen, die sich einerseits an den geistigen und körperlichen Grenzen und Möglichkeiten, auch an den Interessen, Bedürfnissen und alterstypischen Verhaltensweisen von Kindern ausrichtet, andererseits die Möglichkeiten berücksichtigt, die neue Werkstoffe und Fertigungsprodukte bieten.

Die Sicherheit radfahrender Kinder ist in vielfacher Weise von Entscheidungen abhängig, die in Politik und Verwaltung auf allen Ebenen getroffen wurden und werden. Wie vielfältig die dabei angesprochenen Zusammenhänge sind, zeigen die Stichworte »Flächennutzungspläne«, »Radverkehrsplan-

gen« oder »Spielplatzgestaltung«. Spielplätze werden immer wieder nach pädagogischen Wunschvorstellungen entworfen und gebaut, die davon ausgehen, daß Kinder in ihrer Freizeit vornehmlich im Sandkasten spielen oder an druckimprägnierten Holzkonstruktionen allerlei Turnübungen oder Geschicklichkeitsspiele veranstalten. Für Kinder als Radfahrer genügten oft schon einfache Flächen, die sich zum Befahren eignen. Unter diesem Gesichtspunkt bieten gerade Spielplätze selten die Möglichkeit, in einem verkehrsfreien Raum das Fahrrad als Spiel- und Freizeitgerät einzusetzen. Radfahren ist aber für Kinder, besonders in der warmen Jahreszeit, zu einer der beliebtesten Freizeitaktivitäten geworden.

Darüber hinaus sind in den Bereichen von Politik und Verwaltung noch ganz andere Maßnahmenfelder anzusprechen, die, direkt oder indirekt, mit der Sicherheit radfahrender Kinder in Zusammenhang zu bringen sind. Die Fortbildung von Erzieherinnen und Lehrern bedarf neuer Überlegungen unter Berücksichtigung von Erfahrungen mit regionalen, dezentralen und praxisnahen Organisationsformen, die wirksam und kostengünstig dazu beitragen, die dringend erforderlichen Qualifikationen zu vermitteln. Entscheidungen darüber bestimmen über Qualität und Quantität radfahrbezogener Verkehrserziehung in der institutionalisierten Erziehung.

Auf lokaler Ebene sind Maßnahmen zu überprüfen, die sich ebenfalls in ganz unterschiedlicher Weise auf die Verkehrsteilnahme und damit die Unfallgefährdung radfahrender Kinder auswirken. Anzusprechen ist beispielsweise das Verhängen von Radfahrverboten auf Schulhöfen und anderen durchaus geeigneten verkehrsfreien Flächen. Sehr häufig werden Flächen, auf denen besonders die kleinen Kinder geschützt den Umgang mit dem Fahrrad lernen könnten, aus haftungsrechtlichen Überlegungen heraus für alle Spiele oder für das Radfahren ganz allgemein gesperrt, womit die Kinder dann gleichzeitig in den öffentlichen Verkehrsraum verwiesen werden.

Der Verkauf von Kinderfahrrädern erfolgt in vielen Fällen in der Weise, daß ohne ausreichende und zutreffende Überlegungen und Planungen auf seiten des Käufers gehandelt wird. Kinderfahrräder werden oft als »Spontankäufe« oder ohne jede Beratung über den Versandhandel erworben. In Kaufhausketten und Supermärkten verkaufen sie sich nahezu »von alleine«, ebenfalls meist ohne qualifizierte Beratung. Auch Hersteller geben nur selten sicherheitsorientierte Produktinformationen, so daß eine angemessene Beratung nur über den eigentlichen Fahrradhandel erfolgt, der allerdings einen vergleichsweise geringen Umsatzanteil beim Verkauf von Kinderfahrrädern aufweist.

Diese Art der Anschaffung unterscheidet sich vermutlich in tiefgreifender Weise von der Anschaffung anderer Verkehrsmittel, besonders natürlich von der eines Kraftfahrzeuges. Begünstigt wird diese Haltung möglicherweise dadurch, daß ein Kinderfahrrad nur für eine verhältnismäßig kurze Zeitspanne angeschafft wird und meistens noch kein anderer Bedarf nach einem Verkehrsmittel besteht.

Kinderfahrräder werden daher häufig als bloße Spielzeuge oder als Gegenstände eingeschätzt, bei denen ein niedriger Preis das wichtigste Auswahlkriterium darstellt.

Die verbreitete Unkenntnis auf Käuferseite über Sicherheitsaspekte des Kinderfahrrades findet auf seiten des Verkäu-

fers in vielen Fällen ihre Entsprechung: Beide Seiten wissen zumeist nicht genau, was ein gutes und geeignetes Kinderfahrrad ist und was nicht, worin die Folgen für die Fahrfertigkeit, die Art und Dauer der Verkehrsteilnahme und die Unfallgefährdung für ein Kind einer bestimmten Altersstufe bestehen und welche Konstruktionsmerkmale und Zubehörteile für die Sicherheit des Kindes bedeutsam sind. Und wenn sie es wissen, halten sie diese Dinge oft nicht für so bedeutsam und richten sich bei ihrer Kaufentscheidung schließlich neben dem niedrigeren Preis danach, was schicker aussieht und was die Kinder selber wünschen, oder was dem Erwachsenenrad am nächsten kommt.

Wenn auf seiten der Hersteller und des Handels kein angemessenes Beratungsangebot aufgebaut und bereitgehalten wird, liegt das zu einem guten Stück daran, daß die Nachfrage danach nicht vorhanden ist. Hier ist noch umfassende Aufklärungsarbeit zu leisten. Nicht nur im Rahmen der Aufklärung von Eltern, sondern auch durch die Aufforderung an Hersteller und Handel, diesen Zustand zu ändern, muß darauf hingewirkt werden, daß der Kauf eines Kinderfahrrades als überlegte und aufgrund ausreichender Information und Beratung geplante Handlung durchgeführt wird, die dann auch am vorteilhaftesten dort geschieht, wo eine solche Beratung angeboten oder erwartet werden kann. Angebot und Nachfrage bedingen sich gegenseitig.

Für die Vorbereitung von Maßnahmen, für die Information und Motivation von Beteiligten und Betroffenen auf allen Gebieten, gibt es kaum geeignete Medien. Es gibt weder genügend Spiel- und Unterrichtsmedien für den Kindergarten und die Schule, noch ausreichend Informationsmaterialien für Kinderärzte, für Polizeibeamte in der Verkehrserziehung, für Fahrradhändler oder für Fahrlehrer. Der Stellenwert, den der Fahrradunfall bei Kindern inzwischen einnimmt, ist in den Medien, ganz gleich an wen sie sich richten, nicht annähernd zutreffend widerspiegelt. Viele Medien verstehen unter dem Begriff des »Kinderverkehrsunfalles« nach wie vor und ohne die gesellschaftliche Entwicklung der letzten zwanzig Jahre zu berücksichtigen, den »Fußgängerunfall«. Wie sehr sich dabei Stereotypen der Gefährdung und der Unfallbeteiligung von Kindern bei denen festgesetzt haben, die Medien und öffentliche Kommunikation gestalten, läßt sich an vielen Beispielen zeigen. Als besonders bedeutsam wird beispielsweise das Überqueren der Fahrbahn als Fußgänger an Lichtsignalanlagen betrachtet, obwohl die dabei gegebene Gefährdung, ausgedrückt durch die Unfallstatistik, nahezu verschwindend gering ist. Es werden Situationen als gefähndungsträchtig dargestellt – wie: Kind springt seinem Ball nach – die es kaum gibt, wohingegen die Hauptunfallursachen bei radfahrenden Kindern fast unbekannt sind und in den Medien praktisch keine Erwähnung finden. Das Verkehrszeichen, das auf Kinder im Straßenverkehr hinweisen soll, zeigt zu Fuß gehende Kinder. Unter diesem Gesichtspunkt, nämlich dem der Wirklichkeitsnähe von Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Information über Unfallgefährdungen, kann insgesamt nur festgestellt werden, daß das Thema »Radfahren« viel zu wenig und meistens unzutreffend behandelt wird.

In vielen wissenschaftlichen Disziplinen, die aus ihrer jeweiligen Fragestellung, ihrer Methodik und in sehr vielen Fällen vom Stand ihres Wissens her einen Beitrag zur Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr leisten könnten, ist bislang wenig an praxisnahen Erkenntnissen zu verzeichnen. Die Er-

ziehungswissenschaft kann weder in der Fachdidaktik, noch in der Curriculumtheorie eine nennenswerte Diskussion vorweisen, die sich mit dem Radfahren von Kindern beschäftigt. Die Entwicklungs- und Sozialpsychologie hat sehr wenig dazu beigetragen, beispielsweise unter dem Stichwort »Sozialisation auf der Straße« oder »Fähigkeiten und Fertigkeiten«, die Bedeutung des Fahrrades im gesamten Prozeß der Entwicklung zu untersuchen. Aber nicht nur die sozialwissenschaftlichen Disziplinen haben der Entwicklung des Radfahrens als einem Massenphänomen, das spätestens seit Beginn der siebziger Jahre als ein Forschungsgegenstand ersten Ranges sich geradezu anbietet, kaum Aufmerksamkeit geschenkt, auch von seiten naturwissenschaftlicher und technischer Fachgebiete sind keine wichtigen Anstöße zu verzeichnen. Sicherlich ist einer der Gründe dafür, weshalb das Kinderfahrrad nur eine maßstäbliche Verkleinerung des Erwachsenenfahrrades darstellt, darin zu suchen, daß es keine systematische Forschungstätigkeit auch auf den verschiedenen technischen Gebieten gibt. Die meisten technischen Lösungen an Fahrrädern entsprechen, etwa auf dem Werkstoffsektor, traditionellen Vorbildern, die lediglich modisch variiert oder nur sehr zögernd fortgeschrieben werden. Sicherlich gibt es viele technische Lösungen, die einer Verbesserung weder fähig noch bedürftig sind; unzweifelhaft ist aber auch, daß es so etwas wie eine »technische Fahrradforschung« mit ausreichendem Praxisbezug nur in Ansätzen und mit eher zufälligen Zielen, Inhalten und Ergebnissen gibt. Die Unfallforschung hat in den letzten zehn Jahren dem Thema »Kinder als Radfahrer« zwar vermehrte Bedeutung geschenkt, gemessen an anderen Gebieten kam dem Thema aber auch nur eine randständige Rolle zu. Wenn man bedenkt, daß es in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 30 und 40 Millionen Fahrräder gibt, ist es, insgesamt gesehen, erstaunlich, wie gering im wissenschaftlichen Bereich das Interesse an Grundlagenforschung und an praxisnaher Forschung ist. Ohne Erkenntnisse auf den verschiedenen Forschungsgebieten ist es aber sehr schwierig, wirksame und durchsetzungsfähige Maßnahmen zu allen möglichen Maßnahmenbereichen zu planen und durchzuführen. Langfristig gesehen bedarf es deshalb einer gezielten Förderung und verstärkter Anstöße, um in einigen wissenschaftlichen Disziplinen zu dringend benötigten Erkenntnissen zu kommen.

Was ist also zu tun?

Mehr Sicherheit für radfahrende Kinder zu machen, heißt nicht nur, Filme zu drehen, Broschüren zu drucken, Kampagnen zu organisieren. Es heißt, ein Stück sozialer und technischer Wirklichkeit bewußt zu verändern, wobei vernetzte Bedingungsgefüge umgebaut werden müssen. Der englische Philosoph Bertrand Russell hat den Satz geschrieben: »An jedem scheinbar selbständigen Stück Wirklichkeit gibt es gleichsam Haken, die das nächste Stück Wirklichkeit greifen, und dies hat wiederum seine Haken, und so geht es weiter.«

Verkehrspolitik ist auch, so betrachtet, Sozialpolitik; Verkehrssicherheitsarbeit ist Sozialarbeit. Am Beispiel des Versuchs, mehr Sicherheit für radfahrende Kinder zu schaffen, läßt sich das eindeutig belegen.