Schulweglexikon

Sicherheit von A bis Z
auf dem Weg
zur Schule
und zum Kindergarten

Rudolf Günther
Hartmut Klute
Martin Kraft
Detlev Lipphard
Helmut Schrödel
unter Mitarbeit des Sachgebietes »Verkehr«
der BUK-Fachgruppe »Bildungswesen«

Gesetzliche
Unfallversicherung

Vorwort

Unüberschaubar ist die Flut der Broschüren, Handreichungen, Faltblätter, Lehr- und Lernmittel, die sich in irgendeiner Weise mit Verkehrssicherheit und speziell mit Schulwegsicherheit befassen. Unüberschaubar ist für den Laien aber auch die Zahl der Organisationen zur Verkehrssicherheit und ihrer Aktionen und Projekte.

Einen ersten verdienstvollen Schritt zur Herstellung einer Übersichtlichkeit und Überschaubarkeit der vielen Veröffentlichungen, Programme und Organisationen haben die Deutsche Verkehrswacht, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat DVR und das Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit der Broschüre »Handbuch zur Verkehrssicherheit« gemacht, die 1999 in zweiter Auflage erschienen ist.

Mit dem vorliegenden Schulweglexikon bieten nun die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung im öffentlichen Dienst ein Nachschlagewerk an, das sich auf den Bereich des Schul- und Kindergartenweges bezieht, das sich aber nicht auf bloße Aufzählungen beschränkt, sondern auch fundierte Grundsatz- und Detail-Informationen anbietet.

Die Lexikon-Form wurde gewählt, weil die Komplexität der Themenkreise eine logische Gliederung nach Organisationen, Aktionen oder regionalen Aspekten fast unmöglich macht.

Die Schrift wendet sich an alle an der Verbesserung der Schulwegsicherheit Interessierten: Lehrkräfte, Polizeibeamte, kommunale Entscheidungsträger, Elternvertreter, Mitarbeiter in Vereinen und Organisationen u.v.m. sowie die betroffenen Interessentenkreise in Bezug auf den Weg vom und zum Kindergarten bzw. Kindertageseinrichtung.

Die Autoren waren um Aktualität und Vollständigkeit bemüht. Trotzdem konnten nicht alle Facetten der Themen gründlich ausgeleuchtet werden. Einige Literaturhinweise mögen zu weiteren Informationen dienen. Sie sind auf den Seiten 90/91 näher erläutert.

Hinweise und Tipps zur Ergänzung, Verbesserung oder Aktualisierung sind stets willkommen. Es ist geplant, das Werk in unregelmäßigen Abständen dem Stand der Entwicklung anzupassen.

Inhalt

Seite

Aggression, Gewalt → Statistik
→ Stolpern, Stürzen usw.
→ Wegeunfälle
Akzeptanz 7
Anschnallen
→ Mitfahren von Kindern im PKW
Aufpflasterung → Tempo 30
Aufsicht, Aufsichtspflicht 8
Aus- und Fortbildung von Verkehrsexperten → Lehreraus- und -fortbildung
Ausrutschen → Stolpern
Bauliche Maßnahmen 9
Beförderungspflicht 11
Befragung 12
Behinderte 12
Bekleidung → Fußgänger
Bewegungserziehung 14
Eltern, Elternbeirat, Erziehungsberechtigte 15
Entwicklungspsychologische Aspekte 16
Fachberater für Verkehrserziehung . . . 18
Fahranfänger 19
Fahrrad 20
Fahrrad mit Hilfsmotor
→ Motorisierte Zweiräder
Fahrradhelme 22
Filmdienste → Medien
Finanzierung → Bauliche Maßnahmen
→ Schulbus
Fortbildung → Lehreraus- und -fortbildung
Freistellungsverordnung
→ Rechtsgrundlagen
→ Schulbusverkehr
Fußgänger 23
Fußgängerüberwege 24

Seite

Gefahrenbewusstsein 26
Geschwindigkeitsbeschränkung 27
Geschwindigkeitsüberwachung
→ Verkehrssicherheitsstrategien
Gesetzliche Grundlagen
→ Rechtsgrundlagen
Gesundheitserziehung 27
Haftung → Zuständigkeiten
→ Schülerunfallversicherung 28
Halten → Parken und Halten
Haltestellen 29
Helme → Fahrradhelme
Inlineskates 31
Institutionen → Organisationen
Kindergarten, Kindertagesstätte 32
Kindergartenweg 34
Kindersitze
→ Mitfahren von Kindern im PKW
Kleinkraftrad → Motorisierte Zweiräder
KMK-Empfehlungen 36
Lehreraus- und -fortbildung 37
Lehrpläne 37
Leichtmofa → Motorisierte Zweiräder
Markierungen
→ Schulwegmarkierungen
Medien 38
Methoden der Verkehrserziehung 40
Mitfahren von Kindern im PKW 41
Mittelinsel 43
Mofa, Mokick, Moped, Kleinkraftrad, Motorrad, Motorroller
→ Motorisierte Zweiräder
Motorisierte Zweiräder 44
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 47
Organisationen 48

Seite

Parken und Halten 49
Personenbeförderungsgesetz
→ Rechtsgrundlagen
Personenkraftwagen (PKW) 50
Polizei → Radfahrausbildung
Querungshilfe → Fußgängerüberweg,
→ Mittelinsel
Radfahrausbildung 50
Radverkehrsanlagen, Radwege 52
Rechtsgrundlagen 53
Roller → Bewegungserziehung
Schienenverkehr → ÖPNV
Schulbusverkehr 54
Schulbusbegleiter, Schulbuslotsen
→ Schulwegdienste
Schülerlotsen 57
Schülerunfallversicherung 58
Schulranzen, Schultasche 59
Schulwegdienste 60
Schulweghelfer
→ Schulwegdienste
Schulwegmarkierungen 62
Schulwegpläne 63
Schulwegtraining 64
Schwellen → Tempo 30
Sicherheitsbewusstsein
→ Gefahrenbewusstsein
→ Sicherheitserziehung
Sicherheitserziehung 65
Sicherheitsgurte
→ Mitfahren von Kindern im PKW
Sichtlinie 66
Sozialerziehung 67
Statistik 68
Stolpern, Stürzen, Ausrutschen 70
Straßenverkehrsordnung (StVO)
→ Rechtsgrundlagen
Straßenverkehrszulassungsordnung
(StVZO) → Rechtsgrundlagen

Seite

Tempo 30 71
Toter Winkel 72
Überwachung 74
Umwelterziehung 75
Unfallauswertung 76
Unfallursachen 77
Unfallversicherung
→ Schülerunfallversicherung
Verantwortlichkeiten,
Verantwortung
→ Aufsichtspflicht
→ Rechtsgrundlagen
→ Zuständigkeiten
Verkehrsberuhigte Bereiche 77
Verkehrserzieher 78
Verkehrserziehung 79
Verkehrshelfer → Schulwegdienste
Verkehrsmittelwahl 81
Verkehrssicherheitsorganisationen
→ Organisationen
Verkehrssicherheitsstrategien 82
Verkehrssicherungspflicht
→ Zuständigkeiten
Wegeunfälle 84
Ziele der Verkehrserziehung
→ Verkehrserziehung
Zuständigkeiten 85

A

Akzeptanz

Akzeptanz bezeichnet die Bereitschaft, Maßnahmen, Vorschriften, Verhaltensempfehlungen etc. anzunehmen oder zu befolgen.

Eine hohe Akzeptanz wird durch die innere Bejahung einer Maßnahme bzw. die freiwillige Befolgung einer für richtig befundenen Norm gesichert. So ist es sehr wichtig, dass etwa → *bauliche Maßnahmen* zur Verkehrsberuhigung die Zustimmung der betroffenen Bürger finden.

Zweifel an der Tauglichkeit einer Maßnahme oder an der Zweckmäßigkeit einer Vorschrift begründen eine geringe Akzeptanz. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten werden z. B. häufig überschritten, wenn sie weit unter dem Tempo liegen, das subjektiv als angemessen empfunden wird.

Aus dem beschriebenen Verhältnis resultiert eine sicherheitspädagogische Schwierigkeit: Verkehrserzieher neigen dazu ihren Schutzbefohlenen Verhaltensweisen mit hoher Sicherheitsreserve nahezulegen. Z. B. wird Kindern die Benutzung eines Zebrastreifens vorgeschrieben, auch wenn damit größere Umwege verbunden sind.

Wird aber der Aufwand für eine empfohlene Verhaltensweise als unangemessen hoch empfunden, entsteht ein Akzeptanzdilemma. Der Widerstand gegen Umwege beispielsweise ist umso höher, je langsamer die Verkehrsart ist. Werden Fußgängern aus Sicherheitsgründen zu lange Wege oder Wartezeiten zugemutet, neigen sie dazu, von der empfohlenen Strecke abzuweichen. Die oft beobachtete Tendenz von Radlern, Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung zu benutzen, ist ein weiteres Beispiel für den beschriebenen Sachverhalt. Die beste Sicherheitsnorm taugt nichts, wenn sie nicht befolgt wird.

Das verkehrspädagogische Bestreben, die Sicherheitstoleranzen zu erhöhen, muss also in einem angemessenen Verhältnis zu dem dafür erforderlichen Aufwand stehen. Vorschriften und Empfehlungen erfüllen ihren Zweck nur in dem Maße, in dem sie verhaltenswirksam werden.

Für die Wege zur Schule und in der Freizeit sollte das Verhältnis zwischen Sicherheitsreserve und Aufwandszumutung jeweils situations- und entwicklungsgerecht ausbalanciert werden. Schulanfänger z. B. sollten eine Bundesstraße nur dann unbeaufsichtigt überqueren dürfen, wenn eine Überquerungshilfe (Lichtzeichenanlage, Schülerlotsen, persönliche Begleitung o. ä.) vorhanden ist. Individuell ausgearbeitete Schulwegpläne wirken sich günstig auf die Akzeptanz aus.

Die persönliche Risikobereitschaft ist auch abhängig von der Fähigkeit, Gefahren zu erkennen (→ *Gefahrenbewusstsein*) und von der Einsicht in die Zweckmäßigkeit des empfohlenen Verhaltens. Deshalb ist es sinnvoll mit Kindern über unterschiedliche Verhaltensweisen zu sprechen, diese auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen und gemeinsam die beste Variante herauszufinden (ggf. auszuprobieren).

Verkehrspädagogische Empfehlungen sollten sich durch ein hohes Maß an Glaubwürdigkeit auszeichnen, d. h. sie sollten sich – unter Beachtung realistischer Sicherheitsstandards – zur erfolgreichen Bewältigung jeweiliger Verkehrsanforderungen eignen.

Aufsichtspflicht

Grundsätzliches:

Aufsichtspflicht ist die Pflicht zur Beaufsichtigung von Personen, die wegen Minderjährigkeit oder wegen ihres geistigen oder körperlichen Zustandes der Aufsicht bedürfen. Sie besteht zum einen im Interesse des Beaufsichtigten selbst. Er soll vor Schäden bewahrt werden. Zum anderen besteht die Aufsichtspflicht auch im Interesse der Allgemeinheit. Außenstehende Dritte sollen vor Schäden bewahrt werden, die ihnen von den Aufsichtsbedürftigen zugefügt werden können.

Aufsichtsbedürftig sind alle Minderjährigen, also alle Personen unter 18 Jahren. Dabei ist es gleichgültig, ob sie im Einzelfall aufgrund ihres Entwicklungsstandes überhaupt der Aufsicht bedürfen. Demgegenüber sind Volljährige nur aufsichtsbedürftig, wenn sie wegen geistiger oder körperlicher Gebrechen nach den jeweiligen Gegebenheiten im Einzelfall beaufsichtigt werden müssen, oder wenn sie aufgrund einer anderen Vorschrift oder Vereinbarung aufsichtspflichtig sind (z. B. in Schulen, siehe Abschnitt »Schule«).

Die Aufsichtspflicht besteht entweder kraft Gesetzes oder kraft vertraglicher Vereinbarung.

Inhalt und Umfang der Aufsichtspflicht ergeben sich aus den Umständen des Einzelfalles. Maßgeblich ist insoweit, ob der Aufsichtspflichtige all das zur Verhinderung der Schädigung eines Dritten oder des Aufsichtsbedürftigen selbst getan hat, was von einem verständigen Aufsichtspflichtigen in seiner Lage und nach den Umständen des Einzelfalles vernünftigerund billigerweise verlangt werden konnte. Es kommt einerseits auf die Eigenschaften des Aufsichtsbedürftigen an, insbesondere sein Alter, den Stand seiner geistigen Entwicklung, seine Fähigkeiten und Charaktereigenschaften, andererseits auf die Art und das Ausmaß der von ihm ausgehenden Gefahr. Allerdings darf von dem Aufsichtspflichtigen nichts Übermäßiges verlangt werden. Nur wenn er die ihm nach seiner eigenen Lebenslage, nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen und seinen Kräften möglichen und vernünftigerweise zumutbaren Abwehr- und Überwachungsmaßnahmen unterlässt, kommt eine Aufsichtspflichtverletzung in Betracht.

Aufsichtspflicht im Schulbereich und auf dem Schulweg

Für Lehrkräfte an öffentlichen Unterrichtsanstalten werden Aufsichtspflichten kraft Gesetzes begründet. Aufsichtspflichtig gegenüber den Schülern – egal ob minderjährig oder nicht – sind Schule und Lehrkraft. Sie haben die ihnen anvertrauten Schüler vor Schaden zu bewahren, aber auch zu verhindern, dass andere Personen durch sie einen Schaden erleiden. Diese Aufsichtspflicht obliegt jeder Lehrkraft, unabhängig davon, ob beamtet oder nicht. Die Aufsichtspflicht ist allerdings zeitlich beschränkt. Sie gilt nur, solange sich die Schüler unter ihrer Leitung befinden, also in der Zeit, in der sie am Unterricht

oder an sonstigen Schulveranstaltungen teilnehmen einschließlich der Pausen und einer angemessenen Zeit vor Beginn (in der Regel 15 Minuten) und nach Beendigung des Unterrichts.

Besondere Aufsichtsmaßnahmen sind in Unterrichtsveranstaltungen zu treffen, die mit Gefahren verbunden sein können, wie z.B. bei bestimmten Experimenten im Chemieunterricht. Die Aufsichtspflicht besteht auch für Unterrichtswege, d.h. für solche Wege von der Schule zu Einrichtungen für den Schulunterricht, wie etwa Turnhallen, Sportplätze oder Schwimmbäder.

Bei dem Besuch von Privatschulen besteht keine gesetzliche, sondern eine vertragliche Aufsichtspflicht.

Der tägliche Schulweg zwischen Wohnung und Schule oder dem sonstigen Ort einer schulischen Veranstaltung unterliegt grundsätzlich nicht der Aufsichtspflicht der Schule. Aufsichtspflichtig sind hier grundsätzlich die Eltern. Werden Schüler mit dem Schulbus befördert, ist die Aufsichtspflicht Sache des Schulbusträgers. Insbesondere obliegt ihm die Amtspflicht, Schulbushaltestellen möglichst gefahrlos einzurichten und zu sichern.

Aufsicht im Kindergarten- und Hortbereich

Für Einrichtungen der Kinder- und Behindertenbetreuung gibt es Besonderheiten. Hier gilt, dass die Begründung von Aufsichtspflichten nicht durch Gesetz, sondern durch vertragliche Vereinbarung erfolgt.

Die Aufsichtspflicht umfasst grundsätzlich nicht den Weg von und zur Einrichtung. Hier sind die Eltern verantwortlich. Dementsprechend beginnt die Aufsichtspflicht mit der Ankunft des Kindes oder des Behinderten bei Beginn der Öffnungszeit und endet, wenn das Kind oder der Behinderte am Ende der Öffnungszeit die Einrichtung wieder verlassen. Dabei trifft den Träger der Einrichtung und damit auch das Personal die Verpflichtung, die Kinder oder Behinderten am Ende der Betreuungszeit ordnungsgemäß aus ihrem Aufsichtsbereich wieder in den Aufsichtsbereich der Eltern zu übergeben. Bestätigen die Eltern eines Kindergartenkindes schriftlich, dass sie damit einverstanden sind, dass ihr Kind alleine nach Hause gehen darf, so entbindet dies das Kindergarten-Personal nicht von einer Einzelfall-Beurteilung der Angelegenheit und von einer eventuell weiterbestehenden Aufsichtspflicht.

B

Bauliche Maßnahmen

Sichere Schulwege lassen sich u. a. über geeignete bauliche Maßnahmen erreichen. Zur Verfügung steht ein umfangreiches Instrumentarium bewährter Maßnahmen, das von kleinen Veränderungen (z. B. → *Mittelinseln,* Aufpflasterungen) bis zum aufwendigen Umbau von z. B. Kreuzungen reicht. Ihre Wirkung ist in der Praxis erwiesen und mit geringen Unterhaltskosten verbunden.

Bauliche Maßnahmen hängen eng mit sog. verkehrsregelnden Maßnahmen wie Beschilderungen und Lichtsignalanlagen (Verkehrsampeln) zusammen. In vielen Fällen können Beschilderungen nur eine Sofortmaßnahme sein, die durch bauliche Maßnahmen ergänzt oder ersetzt werden

müssen (Verkehrssicherungspflicht → *Zuständigkeiten*). Bauliche Maßnahmen ergeben sich oft aus → *Schulwegplänen*, in denen u. a. auf Defizite des Straßenraums hingewiesen wird.

Durch bauliche Maßnahmen können

– die Kfz-Geschwindigkeiten – wo notwendig – wirkungsvoll verringert werden

– der Durchgangsverkehr aus Wohngebieten herausgehalten werden

– die Sichtverhältnisse verbessert (→ *Parken*)

– sichere Überquerungsstellen (→ *Mittelinseln*) geschaffen

– ausreichende Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden.

Auf **Hauptstraßen** (Verkehrsstraßen) sind → *Mittelinseln* i. d. R. geeignet. Fußgänger-Lichtsignalanlagen (Druckknopfampeln) kommen dann in Frage, wenn schnell gefahren wird und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist. Weiterhin können → *Radwege* bzw. Radfahrstreifen angelegt werden. Wo bauliche Maßnahmen nicht möglich sind oder nicht ausreichen, kommt die → *Überwachung* der Geschwindigkeiten als eine geeignete Maßnahme in Frage.

In **Wohnstraßen** (Erschließungsstraßen) lässt sich eine langsame Fahrweise nur baulich erreichen. Beschilderungen allein sind nicht ausreichend. Insbesondere mit den straßenbaulichen Elementen »Aufpflasterung« und »Versatz« (→ *Tempo 30*) lassen sich die Geschwindigkeiten wirksam dämpfen.

Sichere Schulwege müssen nicht teuer sein: Mittelinseln, Versätze, Poller, aber auch Aufpflasterungen kosten bei entsprechender baulicher Ausführung nicht unbedingt viel Geld, sind aber, an den richtigen Stellen installiert, sehr wirkungsvoll. Außerdem gibt es insbesondere für Maßnahmen der Schulwegsicherung verschiedene finanzielle Förderungsmöglichkeiten von Land und Bund.

Daneben gibt es eine Reihe von Maßnahmen, deren Wirkung umstritten ist:

– → *Fußgängerüberwege* (Zebrastreifen): Es hat sich herausgestellt, dass sie nicht in allen Fällen helfen das Überqueren sicherer zu machen, sondern u. U. zu mehr Gefahren führen können.

– Kreisverkehrsplätze können zwar sinnvoll sein, sind aber für zu Fuß gehende und Rad fahrende Schüler problematisch. Sie sind deshalb als spezielle Schulwegsicherungsmaßnahme nicht empfehlenswert und können die Gefährdungen sogar erhöhen.

– Die Praxis hat gezeigt, dass von Schwellen, Einengungen und → *Schulwegmarkierungen* abzuraten ist.

– Nahezu unwirksam sind Pflasterwechsel sowie Radwege, Radfahrstreifen oder Lichtsignalanlagen in reinen Wohnstraßen.

– Begrünungen, Baumreihen und Baumtore sind zwar aus gestalterischen Gründen wünschenswert, führen aber allein nicht zu einer langsameren Fahrweise.

Literatur:

- ISK: Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998
- ISK: Tempo 30-Zonen. Auswahl und Einrichtung. Empfehlungen Nr. 8. Köln 1990

Beförderungspflicht

Grundsätzlich ist es Aufgabe der Erziehungsberechtigten dafür zu sorgen, dass ihre Kinder zur Schule kommen.

Da der Schulbesuch jedoch aufgrund staatlicher Gesetze erfolgt (Schulpflicht) und da die Bereitstellung der schulischen Einrichtungen durch Schulträger eine Aufgabe der öffentlichen Hand ist, muss man auch der öffentlichen Verwaltung und der Politik eine Mitverantwortung im Hinblick auf Schulwegangelegenheiten zusprechen.

Aber auch aus übergeordneten bildungspolitischen Gründen darf man von den gewählten Volksvertretern ein starkes Interesse erwarten, breiten Bevölkerungsschichten eine vielseitige Schulbildung anzubieten und regionale Benachteiligungen durch Beförderungsangebote auszugleichen.

Aus diesen Gründen garantieren die meisten Bundesländer ihren Schülern eine kostenlose Beförderung zur Schule und zurück, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (Alter der Schüler, Länge oder Gefährlichkeit des Weges). Zuschüsse zu den notwendigen Finanzmitteln stellen sie den Kommunen zur Verfügung, geregelt wird dies durch Finanzausgleichgesetze und Schulfinanzierungsgesetze, sowie durch entsprechende Verordnungen und Erlasse. Aufgabe der Kommunen ist es dann den Schülern die nötigen Jahres- oder Monatskarten für den ÖPNV auszuhändigen oder einen eigenen Schulbusverkehr einzurichten. Die Geldmittel der Länder können höchstens eine Mindestleistung sicherstellen. Es ist daher notwendig, zusätzliche kommunale Gelder bereitzustellen, vor allem wenn man qualitative Verbesserungen (Erhöhung von Sicherheit und Bequemlichkeit) erzielen möchte. Hierzu zählen zum Beispiel Sitzplätze für alle.

Grob vereinfacht kann man sagen: Die Länder finanzieren die Schülerbeförderung und die Kommunen haben es in der Hand (bzw. im Etat), Sicherheit und Komfort zu verbessern.

Befragung

Zur Erstellung eines → *Schulwegplans* für die Grundschule, aber auch im Rahmen eines Projekts, empfiehlt sich eine Befragung aller Eltern über die bisherigen Schulwege ihrer Kinder: Wie sehen die Schulwege aus? Wo befinden sich gefährliche Stellen?

Befragungen ergänzen die → *Unfallauswertungen*, Ortsbesichtigungen und Verhaltensbeobachtungen: In der Praxis zeigt sich, dass die Eltern immer wieder auf Gefahrenstellen hinweisen, an denen es noch nicht zu Unfällen gekommen ist. So kann sich z.B. herausstellen, dass Schulkinder eine Kreuzung an einer Stelle überqueren müssen, an der täglich vor Schulbeginn – wenn auch nur kurzzeitig – widerrechtlich ein Lieferfahrzeug einer Bäckerei steht. Schulwegunfällen kann so vorgebeugt werden.

Weiterhin hat die Befragung den Vorteil, Eltern stärker für sichere Schulwege zu interessieren.

Die Befragung sollte von einem oder mehreren Elternvertretern bzw. Lehrern durchgeführt werden und schriftlich erfolgen, um den Aufwand möglichst gering zu halten. Es hat sich bewährt Kindern bzw. Eltern die Fragen in Form einer Hausaufgabe zu stellen mit dem Ziel, dem Kind den ausgefüllten Fragebogen möglichst umgehend wieder mitzugeben. Auf diese Weise lässt sich eine sehr hohe Rücklaufquote erreichen.

Zu den Befragungsunterlagen gehören:

– das **Anschreiben** der Schule: Kurze Erläuterung des Zwecks sowie Ausfüllhinweise

– der **Fragebogen**: Knapp auf einer Seite zusammengefasst, wie das Kind zur Schule kommt und wo welche Gefahren bestehen (Kopiervorlage im Anhang)

– der **Lageplan** des Schulumfeldes: möglichst ein Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte, die bei Katasterämtern zu erhalten ist. Anders als beim Stadtplan können hier die benutzten Straßenseiten und die Überquerungsstellen exakt eingezeichnet werden.

Die Auswertung sollte von Fachleuten der Straßenverkehrsbehörden, unterstützt durch ortskundige Lehrer und Eltern, erfolgen.

Die Erstellung eines Rad-Schulwegplanes für das Schulumfeld von i.d.R. weiterführenden Schulen kann in ähnlicher Weise erfolgen. Die Jugendlichen können hier selbst befragt werden und im Rahmen des Projektunterrichts an der Auswertung beteiligt werden (→*Akzeptanz*).

Literatur:

- ISK: Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998

Behinderte

Gerade für behinderte Kinder und Jugendliche führt eine dauerhafte Beschränkung von elementaren Mobilitätsvoraussetzungen zu einer erheblichen räumlichen und sozialen Einengung des Lebensraumes und zu Abhängigkeit von Bezugspersonen. Die verantwortliche Abwägung zwischen Zielen der Gefahrenverhütung (Bewahrung) und der selbstständigen Bewältigung von Verkehrsanforderungen verlangt von

den verantwortlichen Erziehungspersonen hier besonders differenzierte, den individuellen Möglichkeiten und Grenzen Rechnung tragende Entscheidungen.

Nicht allein die verschiedenartigen Behinderungsformen, sondern auch das häufige Zusammentreffen von multiplen Funktionsbeeinträchtigungen erfordert individuelle verkehrspädagogische Förderungsangebote und ihre methodische Ausarbeitung.

Zur Vorbereitung von behinderten Kindern und Jugendlichen auf ihre selbstständige Verkehrsteilnahme zu Fuß, bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und als Radfahrer können daher Verkehrserziehungsangebote auch nicht vergleichbar standardisiert und breitenwirksam wie im Regelschulbereich durchgeführt werden.

Besonders wichtig ist die sehr enge Kooperation zwischen Elternhaus, pädagogischen Fachkräften und Verkehrserziehern der Polizeidienste (etwa bei der Planung der Radfahrausbildung), um Kontinuität der Erziehungsbemühungen zu erreichen und Erfahrungslücken auszugleichen, die in der Praxis häufig festzustellen sind.

Im Zusammenhang mit der Integration behinderter Kinder in Regelschuleinrichtungen ergibt sich als Schwierigkeit, dass individuelle Verkehrserziehungsangebote (etwa bei der Radfahrausbildung) für behinderte Kinder oft nicht innerhalb des Klassenverbandes durchzuführen sind; Handreichungen für beteiligte Lehrkräfte sind dafür kaum vorhanden.

Bei stationärer Betreuung in Behinderteneinrichtungen sind die sonderpädagogisch ausgebildeten Gruppenbetreuer zentrale Ansprechpartner; ferner ist dort die Koordination zwischen unterschiedlichen Funktionseinheiten (Förderschulen, Freizeit-, Berufsförderungswerk der Einrichtung, Fahrdienste, Fortbildungsabteilungen) wesentlich.

Informationsangebote

– Einen guten Überblick gibt das Handbuch »Verkehrserziehung behinderter Kinder und Jugendlicher« (Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Bonn 1990), das auch ca. 120 praxisnah beschriebene Übungsvorschläge für unterschiedliche Behinderungsformen enthält; auch Fortbildungsangebote können dazu angefragt werden.

– Videokassette: »Sicher mit dem Bus ans Ziel. Möglichkeiten eines Verkehrstrainings für Menschen mit geistiger Behinderung« (Diakonisches Werk Berlin-Brandenburg).

Bei vielen Behinderungsformen – besonders bei schwerwiegenden motorischen Behinderungen, Sehstörungen, erforderlicher Rollstuhlbenutzung – bilden unzureichende **baulich-technische Voraussetzungen** (z. B. Überquerungshilfen an Ampeln, Bordsteinhöhe, Ein- und Ausstiegsvoraussetzungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln) elementare und unüberwindbare Mobilitätsbarrieren.

Literatur:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Handbuch zur bürgerfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung des Straßenraums. 2. Aufl. 1999 o.O.

Bewegungserziehung

Die Bewegungserziehung hat eine lange pädagogische Tradition, in der Unfallverhütung gewinnt sie seit Anfang der 90er Jahre zunehmend an Bedeutung.

Durch technische und soziale Veränderungen des Lebensumfeldes wachsen viele Kinder heute in einer Umgebung auf, in der Bewegungszeit und Bewegungsvielfalt stark rückläufig sind. Bewegung ist aber unabdingbare Voraussetzung nicht nur für die körperliche Gesundheit, sondern für die gesamte Entwicklung des Kindes. Mangelnde Bewegungsanregung erhöht das Risiko einen Unfall zu erleiden, sei es beim Spiel, Sport oder im Verkehr.

Aus Statistiken der Unfallversicherer geht hervor, dass Handlungen umso eher zu einem Unfall führen, je stärker sie durch das Element *Fortbewegung* charakterisiert sind. Das wird u. a. durch die hohe Zahl der Alleinunfälle Rad fahrender Kinder belegt. Bereits ohne Beteiligung von Fahrzeugen werden inzwischen mehr als die Hälfte aller Schulwegunfälle durch Stolpern, Ab- und Ausrutschen oder Umknicken ausgelöst. Verkehrshandlungen sind Bewegungshandlungen, die oft noch durch hinzukommende Mehrfachanforderungen erschwert werden. Nicht nur der Bewegungsablauf als solcher muss gelingen, es müssen zugleich wechselnde akustische und optische Signale wahrgenommen, interpretiert und innerhalb relativ komplexer Regeln schnell und flexibel für ein zweckmäßiges Verhalten verarbeitet werden.

Da in der kindlichen Entwicklung die geistig-seelische Reifung sehr eng mit der Übung und Ausbildung körperlicher Fähigkeiten verbunden ist, fördert die Bewegungserziehung psychische und motorische Fähigkeiten zugleich.

Fachbegriffe wie *Psychomotorik oder Sensomotorik* verweisen auf den engen Zusammenhang von »Kopf, Herz und Hand«. Die Bewegungserziehung auf psychomotorischer Grundlage fördert die ganzheitliche Entwicklung von Kindern durch ein systematisch aufgebautes Angebot meist spielerischer Übungen und Bewegungsformen. Dabei werden für die Verkehrsteilnahme unverzichtbare elementare Grundlagen ausgebildet, z. B.

– das optische und akustische **Wahrnehmungsvermögen**, über das ich z. B. verfügen muss, wenn ich eine Straße überqueren will

– das **Gleichgewicht** als unabdingbare Voraussetzung sicherer Verkehrsteilnahme zu Fuß und erst recht mit dem Fahrrad

– das **Reaktionsvermögen** als Grundlage präzisen Verkehrshandelns bei plötzlichen Situationsveränderungen.

Parallel werden grundlegende **affektive, soziale** und **kognitive** Fähigkeiten gefördert, z. B.:

– Gefühle und Impulse wahrnehmen und beherrschen

– sich in andere hineinversetzen, eigene Bewegungen mit anderen abstimmen

– Regeln flexibel auf wechselnde Situationen anwenden können.

Die Kultusministerkonferenz hat folgerichtig in ihrer Empfehlung zur Schulverkehrserziehung (→ *KMK-Empfehlungen*) den Stellenwert der psychomotorischen Förderung ausdrücklich betont.

Die Bewegungserziehung kommt dem natürlichen Bewegungsbedürfnis von Kindern entgegen und wird von ihnen gern angenommen. Sie trifft in Kindergarten und Schule auch bei Lehrern und Erzieherinnen auf steigende → *Akzeptanz*.

Literatur:
- DVW (Hrsg.): Das ›move it‹- Buch, Meckenheim 1996
- Kiphard, E.J.: Psychomotorik in Praxis und Theorie. Gütersloh 1994 (2. Aufl.)
- Klute, H.: »Psychomotorik und Verkehrserziehung«. Zeitschrift für Verkehrserziehung 1990
- Kunz, T.: Weniger Unfälle durch Bewegung: Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergartenkindern – Reihe Motorik. Schorndorf 1993
- Mertens, K., Meusel, W.: Allerlei Bewegung; Spielen, Tanzen, Musizieren. Dortmund 1992
- LVW Bayern, LVW Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Klein & sicher. München (Verlag Heinrich Vogel) 1999
- Auer, O., Gramsamer, G.: Sicher im 1. Schuljahr (Lehrermappe). München (Verlag Heinrich Vogel) 1997

E

Eltern, Elternbeirat, Erziehungsberechtigte

(→ *Zuständigkeiten*)
Verkehrssicherheit von Kindern kann nur erreicht und verbessert werden, wenn Schule, Polizei und andere Institutionen ihrer Verantwortung gerecht werden; der wichtigste, völlig unverzichtbare Beitrag muss aber von den Eltern geleistet werden. Wesentliche Gründe sind:

– Die Sicherung mitfahrender Kinder im PKW – häufigste Unfallursache bei Kindern – kann nur durch die Eltern erfolgen; dies gilt auch für weitere Auswirkungen, die sich aus der Kraftfahrzeugbenutzung ergeben (→ *Mitfahren von Kindern im PKW;* → *PKW*).

– Ein weiterer, hoher Anteil von Verkehrsunfällen – besonders von jüngeren Kindern – ereignet sich im jeweiligen Umfeld der Wohnung beim **Spielen.**

– Das **Vorbildverhalten** der Bezugspersonen ist für das Lernen von Kindern besonders wichtig.

– Notwendige Übungsangebote, etwa beim → *Schulwegtraining*, sollten **längerfristig** unter den speziellen Anforderungen im alltäglichen Lebenskontext durchgeführt und das Verhalten der Kinder wiederholt dabei **beobachtet** werden.

Diese Anforderungen können durch das pädagogische Personal nicht allein erfüllt werden. Eine frühzeitig beginnende Verkehrserziehung durch die Eltern soll die Kinder auf eine angemessene Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten.

Verkehrserziehung ist ein Teil der Gesamterziehung und dabei untrennbar mit Zielen der → *Sicherheits-*, → *Umwelt-*, → *Gesundheits-* und → *Sozialerziehung* verknüpft. Eine wichtige Aufgabe der **pädagogischen Einrichtungen** ist es die Eltern dafür zu sensibilisieren. So können Bemühungen von Kindergarten und Schule mit denen des Elternhauses in Einklang gebracht werden. Umgekehrt können wichtige Initiativen auch von aktiven Elternvertretern als **Multiplikatoren** ausgehen (z. B. für Anschaffung und Benutzung von Fahrradhelmen, Aktion »autofreie Woche«).

Praktische Konsequenzen

1) In mehreren bundesweit angebotenen Programmen zur Verkehrserziehung im Elementarbereich werden daher der Elternbildung und der Integration zwischen Verkehrserziehung von Vorschuleinrichtungen und dem Elternhaus besondere Rechnung getragen. Das Programm »Kind und Verkehr« des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für den Elementar- und Schuleingangsbereich sowie die Eltern-Kinder-Erzieherinnen- Seminare der Deutschen Verkehrswacht sind hierauf abgestimmt.

2) Nach den Lehrplänen der Grundschulen zur Verkehrserziehung, zugehörigen Ausführungsbestimmungen und didaktischen Handreichungen ist in den meisten Bundesländern die Beteiligung von Eltern ausdrücklich vorgesehen.

3) Hierzu müssen sie zunächst informiert werden, um später ihre Einverständniserklärung abgeben zu können (z. B. zur Radfahrausbildung in der Verkehrswirklichkeit). Während der praktischen Übungsteile sollen sie dann Schülergruppen beaufsichtigen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum bewegen. Dringend anzustreben ist die Beteiligung von Eltern bei der Erstellung von → *Schulwegplänen* (→ *Befragung*).

4) Insbesondere im Grundschulbereich und im Schulbusverkehr sind Eltern aufgerufen sich für → *Schulwegdienste* zur Verfügung zu stellen.

Entwicklungspsychologische Aspekte

Jede selbstständige Verkehrsteilnahme stellt vielfältige Anforderungen, die zuverlässig bewältigt werden müssen. In der entwicklungspsychologischen Betrachtung wird kritisch geprüft, ob bei Kindern die dafür erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten altersentsprechend vorausgesetzt werden dürfen und welche Lern- und Übungsmethoden in einzelnen Altersgruppen erfolgversprechend sind; umgekehrt werden Grenzen der Verkehrserziehung infolge entwicklungsbedingter Voraussetzungen aufgezeigt.

Seit der Ausbreitung des motorisierten Straßenverkehrs zu Beginn dieses Jahrhunderts bis weit in die 50er Jahre wurde zunächst vermutet, dass lediglich ein sehr kleiner Teil der Kinder (ebenso wie der Fahrzeugführer) aufgrund individueller Voraussetzungen stark unfallgefährdet sei (»Unfällerpersönlichkeit«). Nach vielen durchgeführten Untersuchungen hat sich gezeigt, dass diese Annahme nur bedingt zutrifft. Zudem musste festgestellt werden, dass die Kenntnis von Verkehrsregeln (bei Kindern ebenso wie bei Erwachsenen) nur sehr begrenzt zur Verbesserung der Verhaltenssicherheit im Straßenverkehr und zur Verminderung der Unfallgefährdung beiträgt.

Daher werden seit etwa zwei Jahrzehnten in der Unfallforschung und der Verkehrserziehung allgemeinere Gesetzmäßigkeiten der kindlichen Entwicklung als grundlegende Voraussetzungen für ihre Verkehrsteilnahme stark beachtet; besonders wichtig sind dabei Erlebens- und Verhaltensbesonderheiten, alterstypische Lernformen und der von den Erwachsenen abweichende, spielorientierte Alltagsbezug.

1) **Besonderheiten des kindlichen Erlebens und Verhaltens**

Viele alterstypische Voraussetzungen haben hier Einfluss auf die Bewältigung von Anforderungen im Straßenverkehr:

a) Wahrnehmung
bereits durch die geringere Körpergröße bedingte Beschränkungen des Sichtfeldes; verminderte Blickfeldbreite; Schwierigkeiten bei Richtungs- und Entfernungswahrnehmung von Geräuschen; Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten

b) Denken und Urteil
Gefahren erkennen, insbesondere Antizipation von Gefahren; bei Vorschulkindern: verminderte Fähigkeit, abweichende Perspektiven anderer Personen zu erkennen (Egozentrismus)

c) Konzentration und Aufmerksamkeit
»fluktuierendes«, stark von veränderlichen äußeren Reizen und durch Affekte beeinflusstes Aufmerksamkeitsverhalten, wobei die Aufmerksamkeitsrichtung abrupt wechseln kann; »Umweltvergessenheit« durch stark zentrierte Aufmerksamkeit, etwa bei Spielen

d) Handlungssteuerung
deutlich verlängerte Entscheidungszeiten; Schwierigkeiten, begonnene Handlungen unter veränderten Situationsanforderungen abzubrechen oder zu korrigieren; erhöhte Schwierigkeiten der Kinder bei der Bewältigung von Mehrfachaufgaben, besonders wichtig beim Radfahren (s. u.).

2) **Besonderheiten des Lernens**

Das Verhalten von Bezugspersonen hat für Kinder eine starke Vorbildfunktion.

Bis ins Grundschulalter hinein lernen Kinder in konkreten, anschaulichen Zusammenhängen und haben daher Schwierigkeiten, wenn Regelwissen auf konkrete Situationen übertragen werden muss.

Spielendes Lernen und automatisierte Formen der Informationsverarbeitung sind besonders hilfreich, wenn Mehrfachaufgaben erfüllt werden müssen (z.B. beim Radfahren).

Um Gefahren im Vorfeld erkennen zu können, ist ein mehrjähriges, erfahrungsgestütztes Lernen erforderlich, das selbst bei erwachsenen Führerscheininhabern erst nach etwa fünf bis sieben Jahren Fahrpraxis ausgebildet ist. Kindern fehlen die Voraussetzungen hierfür zwangsläufig.

3) **Spiel**

Bis zum Altersbereich der Sekundarstufe I fällt bei kindlichem Verhalten im Straßenverkehr Folgendes auf:

Sie verbringen einen hohen Zeitanteil mit spielerischen Aktivitätsformen und haben Interesse an Spielen mit erhöhtem Platzbedarf (Roller, Skateboard, Rad fahren; Gruppenspiele).

Als Freiflächen werden meist Gehwege, Parkplätze oder verkehrsarme Straßen genutzt.

Um sich ganzheitlich entwickeln zu können, brauchen Kinder jedoch Raum, in dem sie sich gefahrlos bewegen können. Hier machen sie spielerisch Fortschritte in Wahrnehmungsleistungen, psychomotorischen Fähigkeiten und sozialen Kompetenzen.

Zusätzlich wirkt sich ein großzügiges Freiflächenangebot günstig auf Bewegungsfertigkeit, Lern- und Konzentrationsstörungen aus.

Folgerungen

Entwicklungspsychologische Erkenntnisse liefern wichtige Grundlagen, um

– wesentliche → *Unfallursachen* von Kindern vorherzusagen und zu erklären

– den Stellenwert und die Wirksamkeit von → *Verkehrssicherheitsstrategien* zu beurteilen

– die Verträglichkeit von Zielen der → *Sicherheitserziehung* mit weiteren allgemeinpädagogischen Zielen (→ *Gesundheits-*, → *Bewegungs-*, → *Sozialerziehung*) einer kritischen Prüfung unterziehen zu können.

Literatur:

- Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr. Gesundheitsschutz in Schule und Beruf. Heft 4. GUVV Westfalen-Lippe (Hrsg.). Münster o.J.
- Culp, W., Heß, M.: Kinder sehen und verstehen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR (Hrsg.), Bonn 1998.
- Schmolz, W., Schmolz, K., Rekitt, J.: Die Welt der kleinen Menschen; Was Kinder nicht können können. München (Verlag Heinrich Vogel) 1999

F

Fachberater für Verkehrserziehung

Fachberater und Fachberaterinnen für Verkehrserziehung sind ausgebildete Lehrkräfte mit einer speziellen Kompetenz für ihr Fachgebiet. Sie werden i. d. R. auf Vorschlag der Staatlichen Schulämter und sonstigen Schulaufsichtsbehörden von der Bildungsverwaltung berufen. Sie beraten die Schulaufsicht und die Schulen in allen verkehrspädagogischen Angelegenheiten. Ihre besonderen Ansprechpartner sind die Schulbeauftragten (von den Schulen beauftragte »Obleute«) für Verkehrserziehung. Fachberater für Verkehrserziehung sind zugleich Mittler zwischen außerschulischen Institutionen (Polizei, Verkehrswacht etc.) und den Schulen. Details sind in länderspezifischen Erlassen z.T. unterschiedlich geregelt.

Die Fachberatung wurde parallel zur steigenden Automobilisierung und zur wachsenden Bedeutung der Verkehrserziehung in den Ländern der Bundesrepublik eingerichtet.

Die Notwendigkeit von Fachberatung ist vor allem dadurch begründet, dass Verkehrserziehung an den Schulen nicht als Unterrichtsfach, sondern als fächerübergreifendes Prinzip eingerichtet ist. An den Universitäten ist Verkehrserziehung nicht obligatorischer Bestandteil der Lehrerausbildung. Zwar fordert die Kultusministerkonferenz in ihrer Empfehlung zur Ver-

kehrserziehung in der Schule von 1994, dass Themen der Verkehrserziehung im Vorbereitungsdienst (Referendarausbildung) der Lehrerinnen und Lehrer »verpflichtend zu behandeln« seien, diese Empfehlung ist bislang jedoch bei weitem noch nicht flächendeckend umgesetzt.

Da Verkehrserziehung in der ersten und zweiten Phase der Lehrerausbildung nicht ausreichend angeboten wird, sind verkehrspädagogische Neuerungen weitgehend auf die → *Lehrerfortbildung* angewiesen. Fachberater für Verkehrserziehung sind deshalb in besonderer Weise zu ständiger Fort- und Weiterbildung verpflichtet. Die Fachberater für Verkehrserziehung geben ihre Anregungen in schulamtsbezogenen Dienstversammlungen z. B. für die Schulbeauftragten oder in regionalen Fortbildungsveranstaltungen weiter.

Entsprechend ihren wichtigsten Aufgaben sind die Fachberater für Verkehrserziehung also:

- Berater der Schulräte und Schulaufsichtsbeamten
- Mittler zwischen Schule und externen Organisationen
- Multiplikatoren für Lehrer und Schulen.

Mit steigender Autonomie der Einzelschulen kommt es zu einer Rollenverschiebung der Fachberater für Verkehrserziehung. Sie beraten zunehmend auf Abruf der Einzelschulen und unterstützen sie bei der Entwicklung ihres verkehrspädagogischen Schulprofils. Der Kontakt zum regional zuständigen Fachberater für Verkehrserziehung kann über die Staatlichen Schulämter oder über die Lehrerfortbildung hergestellt werden.

Fahranfänger (Jugendliche Benutzer motorisierter Fahrzeuge)

(→ *Motorisierte Zweiräder*)

Für alle Verkehrsarten gilt grundsätzlich, dass die jeweiligen Anfänger besonders gefährdet sind. Deshalb werden die Schulanfänger auf dem Schulweg begleitet, deshalb durchlaufen die Grundschüler eine Radfahrausbildung, bevor sie mit dem Übergang zu weiterführenden Schulen größere Entfernungen zurücklegen.

Einem überproportional hohen Risiko sind die Fahranfänger bei motorgetriebenen Fahrzeugen ausgesetzt. Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken die 18- bis 20-jährigen als Benutzer von PKW oder Motorrad. Junge Männer sind auffällig gefährdeter als junge Frauen. 80% der 1994 bei PKW-Unfällen in Deutschland Getöteten der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen waren Männer, nur 20% Frauen. Bei den Letztgenannten handelt es sich vorwiegend um Mitfahrerinnen.

Bei den Unfallursachen steht die »nicht angepasste Geschwindigkeit« mit Abstand an erster Stelle. Ca. 50% der tödlichen Unfälle junger Menschen im Verkehr werden auf zu hohe Geschwindigkeit zurückgeführt.

Die überproportionale Unfallbelastung ist weniger ein Anfängerproblem, sie ist primär ein Jugendlichkeitsphänomen. Etwa 30 % einer Jahrgangspopulation von Fahranfängern gelten als besonders gefährdet. Ältere Fahranfänger zeigen eine durchschnittlich geringere Risikoneigung.

In der öffentlichen Diskussion wird häufig übersehen, dass die Problematik nicht

erst mit dem Auto einsetzt: Die 16- und 17-jährigen Fahrer von Kleinkrafträdern zeigen seit Jahren eine extreme Unfallhäufigkeit. Die Jugendlichkeit der Fahrer und die oft aggressive Leistungscharakteristik der Fahrzeuge verstärken sich wechselseitig und überfordern offenbar viele Menschen dieses Alters. Aus unfallstatistischer Sicht ist deshalb besonders Jugendlichen mit einer hohen Risikoneigung von dieser Verkehrsart abzuraten.

Demgegenüber sind die Mofaunfälle heute relativ unbedeutend, aber in den letzten Jahren nutzen Jugendliche zunehmend eine neue Generation von Motorrollern mit unterschiedlicher Motorisierung (auch in der Kategorie zwischen Mofa und Kleinkraftrad).

Die Unfallursachen jugendlicher Fahranfänger sind komplex und nicht leicht zu beeinflussen. Als wenig aussichtsreich können nach dem Stand der Unfallforschung Versuche gelten, über die Erhöhung des Verkehrswissens oder die Verbesserung der fahrpraktischen Fertigkeiten Einfluss zu nehmen.

Erfolgversprechender sind die Versuche das Fahrverhalten über eine pädagogische Beeinflussung der Motive, Gefühle, Einstellungen und Sozialfähigkeiten junger Menschen zu verändern.

Literatur:

- DVW (Hrsg.): Jugend und Verkehr: Projekte für die Sekundarstufe II. Meckenheim 1998
- DVR e.V. (Hrsg.): Jugendliche im Straßenverkehr – Faktensammlung. Bonn 1994
- BASt (Hrsg.): »Junge Fahrerinnen und Fahrer« Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 52. Bergisch Gladbach 1996

Fahrrad

Fahrräder als Verkehrsmittel unterscheiden sich von nicht straßenverkehrstauglichen sog. Spielfahrrädern und von Sonderfahrzeugen hauptsächlich durch ihre Ausstattung, die in der StVZO, § 22a, festgelegt ist. Zum StVZO-gemäß ausgestatteten Fahrrad gehören zwei voneinander unabhängige Bremsen für das Vorder- und Hinterrad, ein nach vorne strahlender weißer Scheinwerfer sowie ein Frontreflektor, ein rotes Rücklicht mit rotem Rückstrahler, ein weiterer roter Großflächenrückstrahler, je 2 gelbe Speichenreflektoren pro Rad und je 2 Tretstrahler pro Pedal. Außerdem ist eine (helltönende) Klingel vorgeschrieben (Bild).

Diese gesetzliche Mindestausstattung von Rädern befindet sich seit geraumer Zeit in der Kritik, da heute problemlos bessere Lösungen zur Sicherheit des Radlers beitragen könnten. Dazu werden gezählt:

– ein strenger Verzögerungswert für die Bremsen (auch bei Nässe)

– eine höhere Wattleistung der Lichtmaschine

– auch als Standlicht nutzbare Halogenscheinwerfer.

In letzter Zeit treten auch technische Mängel stärker als Unfallursache in Erscheinung. Dies betrifft insbesondere die Leistungsfähigkeit der Bremsen – auch bei Nässe und im Dauerbetrieb – sowie die Bruchfestigkeit von Gabel, Lenker und Rahmen. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch der Wartungszustand der sicherheitsrelevanten Teile (vor allem der Bremse, der Lichtanlage, der Reifen und der Kette) sowie die ergonomisch korrekte Größe und Einstellung des Rades.

Bei Kinderrädern sind nicht alle Kriterien von Erwachsenenrädern anwendbar; hier sind ein guter Kettenschutz sowie gepolsterte Lenkerenden (Bild), die das Verletzungsrisiko bei Stürzen erheblich abmildern, von besonderer Bedeutung. Für jüngere Kinder hat sich die Rücktrittbremse als sichere und leichter zu handhabende Bremse bewährt.

Vor allem für Kinder und Jugendliche wird – obwohl nicht vorgeschrieben – ein guter Fahrradhelm ebenfalls zur sicheren Ausstattung des Rades gezählt. Aufgrund des sehr hohen Anteils von Eigenunfällen Rad fahrender Kinder in der Freizeit (Spiel) ist der Helm in der Tat für Kinder ein noch notwendigerer Schutz als für erwachsene Radler. → *Fahrradhelm*

Das Erlernen des Radfahrens erfolgt in der Regel im Vorschulalter. Die schulischen Programme thematisieren in den ersten Klassen das Radfahren als psychomotorische Aufgabe; die Verkehrsteilnahme – hauptsächlich auf Geh- und Radwegen – hat noch eine untergeordnete Bedeutung.

Im 3. und 4. Schuljahr ist die Radfahrausbildung in der Kooperation von Schule und Polizei in allen Ländern per Erlass geregelt.

An vielen Grundschulen – und in noch stärkerem Maße an Kindergärten – wird den Kindern von der Benutzung des Rades für den Schulweg vor Beendigung der Radfahrausbildung dringend abgeraten; die meisten Eltern respektieren dies (Begründung: mangelnde Fähigkeiten) → *Radfahrausbildung*.

Außerschulische Angebote von Verkehrssicherheitsverbänden sowie von Fahrrad- und Automobilclubs runden die schulischen Programme ab.

Literatur:
folgende Verlage bieten Literatur und Arbeitsmaterial:

- Deutsche Verkehrswacht DVW und Deutsche Shell (Hrsg.): Radfahren in der Schule, Meckenheim 1999
- Rot-Gelb-Grün-Verlag: z. B. Hohenadel, D. u. a.: Radfahrunterricht in der Grundschule. Braunschweig 1997
- Verlag Heinrich Vogel: z. B. Auer, O., Gramsamer, G.: Radfahren im 4. Schuljahr. München 1999

(Adressen siehe Seite 40)

Fahrradhelme

Helme schützen den Kopf, indem sie bei einem Aufprall die auftretenden Kräfte durch ihr spezielles Material dämpfen und auf eine größere Fläche verteilen. Das Tragen von Helmen ist für annähernd alle Arten von motorisierten Zweirad-Fahrzeugen gesetzlich vorgeschrieben (einzige Ausnahme: »Leichtmofa«) und wird ganz überwiegend auch praktiziert. Im Zusammenhang mit dem Schulweg sind in erster Linie die Fahrradhelme von Bedeutung, auf die das Thema im Folgenden eingegrenzt wird.

Kinder sind beim Radfahren besonders gefährdet. Ein Drittel der jährlich in Deutschland verunglückenden etwa 80.000 Radfahrer sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren. Fahrradhelme können diese Unfälle zwar nicht verhindern, aber deren Folgen erheblich mindern. Radhelme ersetzen somit nicht eine vorsichtige Fahrweise und entbinden Mütter und Väter nicht von ihrer Verantwortung.

Verschiedene, vor allem medizinische Untersuchungen belegen die Schutzwirkungen von Radhelmen. Allgemein gilt als anerkannt, dass der größte Teil der Kopfverletzungen bei Unfällen durch gute Radhelme vermeidbar wäre. Australische Studien gehen sogar davon aus, dass 95 % der bei Unfällen getöteten Radfahrer den Unfall überlebt hätten, wenn sie einen Helm getragen hätten. Grundsätzlich sind sich alle Fachleute einig, dass der Radfahrer-Schutzhelm einen wirkungsvollen und hohen Beitrag zur Verletzungsvorbeugung darstellt.

Allgemein herrscht die Ansicht vor, das Anlegen eines Helmes solle auf freiwilliger Basis erfolgen. Es existiert die Befürchtung, dass eine Radhelm-Pflicht der Akzeptanz des Radfahrens allgemein schaden und vor allem ältere Jugendliche gleich zum wesentlich gefährlicheren Moped oder Motorrad treiben würde. Weitere Argumente gegen eine Helmpflicht bei Radfahrern sind:

– Bei manchen Jugendlichen kann der Helm auf dem Kopf eine höhere Risikobereitschaft erzeugen.

– Es ergeben sich evtl. versicherungsrechtliche Probleme für Personen, die keinen Helm tragen (Fahrlässigkeit? Regress?).

Das Tragen von Radhelmen ist daher nicht vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen. Somit ist es auch Aufgabe der schulischen Verkehrserziehung, Informationen über Helme an Kinder und Eltern zu geben und die Akzeptanz des Helmtragens zu fördern. Ein Problem bei der Werbung für den Radhelm stellt jedoch das mangelnde Vorbild von Jugendlichen und Erwachsenen dar, Helme werden nach dem Grundschulalter lediglich in Ausnahmefällen aufgesetzt.

Radhelme sind generell leichter und zierlicher als Motorradhelme. Sie sollen den Kopf möglichst weitgehend bedecken, Stirn, Schläfen und Hinterkopf müssen auf jeden Fall geschützt sein. Der Kinnriemen

sollte breit sein und muss einfach eingestellt werden können, damit der Helm nicht verrutschen kann. In der Regel sind die Helme durch herausnehmbare Polster in verschiedenen Stärken der Kopfform anzupassen. Eine Lüftung ist vor allem im Sommer wichtig. Man unterscheidet die sog. Softshell-, Microshell- und Hardshell-Helme. Alle Typen verfügen jeweils über eine aufschlagdämpfende Schicht aus Hartschaum. Tests haben ergeben, dass die drei Helmtypen hinsichtlich der Stoßdämpfung kaum Unterschiede aufweisen. Unterschiede ergeben sich daher nur aus der Konstruktion eines jeweiligen Helmes, nicht aus seiner Ausführung. Softshell- sind Nur-Hartschaum-Helme. Bei Microshell-Helmen ist diese Hartschaumschicht mit einem stabilen Folienüberzug versehen, während der Hardshell-Helme mit einer harten Außenschale aus Kunststoff verstärkt sind.

In der Regel sind die Softshell-Helme am preiswertesten, aber auch am wenigsten haltbar. Die teureren Helme mit einer Außenhaut sind robuster und können auch bei Unfällen mit hohen Geschwindigkeiten oder bei Mehrfachaufschlägen, wie sie z.B. bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen häufig auftreten, sicherer schützen. Alle Helme müssen ersetzt werden, wenn sie bei einem Sturz ihre Aufgabe erfüllt haben; auch wenn äußerlich keine Beschädigungen erkennbar sind, ist ihre Schutzwirkung in der Regel erheblich herabgesetzt.

Seit April 1997 gilt auch in Deutschland die europäische Norm für Fahrradschutzhelme (DIN EN 1078 »Helme für Radfahrer und für Benutzer von Skateboards und Rollschuhen«), nach der der TÜV-Rheinland sein Prüfzeichen GS (»Geprüfte Sicherheit«) vergibt. Oftmals enthalten die Helme auch Hinweise auf ausländische Normen. Am bekanntesten sind die Normen aus Schweden (KOVFS 1985:6; SP-MET 1985:2) sowie die US-amerikanischen Normen (ANSI Z 90.4; SNELL). Das SNELL-Zeichen darf nur vergeben werden, wenn Maximal-Anforderungen erfüllt werden.

Vor allem von älteren Kindern wird das Helmtragen nur zögerlich akzeptiert. Der Radhelm gilt oft als Zeichen der Schwäche und wird als kindliches Accessoire gesehen. Deshalb ist es wichtig, dass Kinder und Jugendliche ihren Helm auch nach modischen und geschmacklichen Gesichtspunkten selbst aussuchen dürfen. Anprobiert werden muss der Helm beim Kauf sowieso. Eltern und Lehrkräfte sollten es sich darüber hinaus zur Aufgabe machen, über die Schutzwirkungen von Helmen zu informieren und für ihre Akzeptanz zu werben.

Viele Organisationen (Verkehrswachten, Radfahrerverbände, ADAC, Verbraucherschutzverbände, Versicherer) stellen Informationen und Tests über Helme bereit und verfügen auch über Medien, die die Behandlung des Themas im Unterricht unterstützen; bei der DEA-Mediathek der Deutschen Verkehrswacht können verschiedene Filme zum Thema entliehen werden.

Fußgänger

(→ *Stolpern, Stürzen,* →*Bewegungserziehung*)

Das Risiko, dass Kinder auf Wegen zum Kindergarten oder zur Schule als Fußgänger im Straßenverkehr verunglücken, hat in den zurückliegenden Jahren kontinuier-

lich abgenommen. Am höchsten ist die Unfallhäufigkeit von Kindern zu Fuß im Zeitraum des ersten Schuljahres – besonders häufig, wenn Kinder mit Gleichaltrigen unterwegs sind.

Bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen (→*Verkehrsberuhigung*, → *Tempo-30-Zonen*, → *Überwachung*), die vielerorts in den letzten Jahren verstärkt durchgeführt wurden und auch der Fußgängersicherheit, gerade auch von Kindern, zugute kommen, sind für diesen Unfallrückgang von Bedeutung.

Zwei weitere Ursachen können aber auch zu dieser Entwicklung beigetragen haben, deren problematische Aspekte Beachtung finden sollten:

– Der Transport von Kindern im PKW auch auf kurzen Strecken vermindert wichtige Erfahrungs- und Übungsmöglichkeiten (→ *Gefahrenbewusstsein*); bei Öffnungs- und vor allem Schließungszeiten von pädagogischen Einrichtungen führen haltende Fahrzeuge der Eltern zudem zu einer Gefährdung von Kindern.

– Kinder spielen heute seltener als noch vor wenigen Jahren in ihrem Wohnumfeld. Stattdessen halten sie sich mehr in geschlossenen Räumen auf und bewegen sich dabei vergleichsweise weniger.

Mögliche Folgen sind hier Bewegungsdefizite (→ *Bewegungserziehung*; → *Stolpern*) und damit verbunden eine größere Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr.

Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit von Kindern als Fußgänger:

a) aktive Sicherheit:
Vorbereitung auf die selbstständige Verkehrsteilnahme
→ *Schulwegtraining*

Festlegen von Bereichen des Wohnumfeldes, in denen gefahrlos gespielt werden kann.

Besprechen von Verhaltensregeln für Wege, die im Dunkeln zurückgelegt werden müssen.

b) passive Sicherheit:
helle Kleidung, ggf. Zubehör (Reflektoren); ggf. verabreden, wann das Kind zu Hause sein soll (vor Einbruch der Dunkelheit);

ggf. bei den örtlichen Behörden einen Antrag auf ausreichende Beleuchtung solcher Verkehrswege stellen, die häufig auch von Kindern genutzt werden.

Weitere Information: Kinderhilfswerk, Langwieder Hauptstr. 4, 81249 München.

Literatur:

- Ruwenstroh, G., Kuller, E.Ch., Radder, F.: Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen. Berg. Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen 1993

Fußgängerüberwege

(»Zebrastreifen«)

»Fußgängerüberwege sollen dazu dienen, Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Eine technisch richtige Anlage und Ausstattung ist hierfür eine wichtige Voraussetzung. Die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sind in jedem Einzelfall

sorgfältig zu überprüfen«, heißt es in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84). Festgelegt sind hier auch die Einsatzbedingungen. Demnach dürfen Fußgängerüberwege z.B.

– nur innerorts auf Straßen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 50 km/h beträgt,

– im Allgemeinen nur an Kreuzungen und Einmündungen,

– i.d.R. nur dort, wo auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind,

– im Allgemeinen nur über einen Fahrstreifen je Richtung angelegt werden.

Außerdem müssen dort so genannte Kfz- und Fußgängerbelastungen gegeben sein, deren Mindestwerte jedoch unterschritten werden können, wenn es sich um besonders schutzbedürftige Personen wie Schulkinder handelt. Hierzu ist eine Einzelfallbegründung notwendig. Neben einer entsprechenden Markierung und Beschilderung ist eine gute Beleuchtung erforderlich, damit Fußgänger auch bei Dunkelheit und Nässe rechtzeitig wahrnehmbar sind.

Der Fußgängerüberweg wird immer wieder als Schulwegsicherungsmaßnahme gefordert, da in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, § 26) das Vorrangverhältnis für die Fußgänger eindeutig geregelt ist: Der Autofahrer muss warten, wenn der Fußgänger die Straße überqueren möchte.

In der Praxis haben sich jedoch Probleme gezeigt, weil eine Abstimmung zwischen Fußgänger und Autofahrer nötig ist und nicht jeder Autofahrer anhält. Kinder können häufig nur sehr schwer abschätzen, ob der Fahrer wirklich anhalten wird. Kinder sollten deshalb den Zebrastreifen immer erst dann betreten, wenn alle Autofahrer aus beiden Richtungen tatsächlich angehalten haben.

Es gibt Fußgängerüberwege, auf denen es noch nie zu einem Unfall gekommen ist, während von anderen immer wieder schwere Fußgängerunfälle gemeldet werden.

Sehr gute Erfahrungen liegen inzwischen für → *Mittelinseln* vor, die in vielen Fällen eine Alternative sind. Die von Eltern oftmals geforderte Druckknopfampel anstelle des Fußgängerüberweges kommt nur im Ausnahmefall in Frage (→ *bauliche Maßnahmen*).

Literatur:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit Allgemeiner Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO), § 26, Zeichen 293
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84), Verkehrsblatt 1984, S. 507
- ISK: Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998

G

Gefahrenbewusstsein

Angemessenes Gefahrenbewusstsein ist eine entscheidende Voraussetzung für die selbstständige und sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Situationen können dadurch angemessen interpretiert und das Verhalten darauf abgestimmt werden, was wiederum das eigene Verhalten für andere vorhersagbarer macht. Auch birgt das Bewusstsein für Gefahren die Erkenntnis, dass nicht alle Verkehrsabläufe kontrolliert werden können, was die Akzeptanz von vorbeugenden Schutzmaßnahmen erhöht.

Kinder erleben ihre Umgebung bekanntlich anders als Erwachsene und lassen oftmals ein unzureichendes Gefahrenbewusstsein erkennen. Hierfür gibt es drei Hauptgründe:

1) Entwicklungsbesonderheiten von Kindern.

Untersuchungen zeigen, dass drei Stufen in der Entwicklung des Gefahrenbewusstseins zu unterscheiden sind:

a) Ein akutes Gefahrenbewusstsein bildet sich bei Kindern etwa bis zum 6. Lebensjahr heraus. Gefährliche Situationen, auch im Straßenverkehr, werden dann erkannt, wenn das Kind sich bereits darin befindet.

b) Das vorausschauende Gefahrenbewusstsein bildet sich mit ca. 8 Jahren heraus. Gefahren können nun in der Regel noch rechtzeitig vor Eintritt erkannt werden.

c) Das vorbeugende Gefahrenbewusstsein ist etwa mit 9 – 10 Jahren vorhanden. Kinder lernen dann sich so zu verhalten, dass Gefahren von vorneherein reduziert werden können.

2) Alltagserfahrung allein ist für die Vollendung dieses Prozesses nicht ausreichend, sondern muss durch eine kritische Verarbeitung der Alltagserlebnisse ergänzt werden. Durch alltägliche Lernmöglichkeiten kann das Gefahrenbewusstsein dann ergänzt werden.

3) Für unterschiedliche Verkehrsmittel muss ein angemessenes Gefahrenbewusstsein jeweils neu herausgebildet werden. Wird ein rascheres Fortbewegungsmittel benutzt, reichen bisher erworbene Erfahrungen nicht aus.

Aus diesen Punkten ergeben sich Konsequenzen, die sich an der Herausbildung des Gefahrenbewusstseins orientieren:

Bauliche und rechtliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit werden bereits kurz nach ihrer Einführung wirksam. Sie können aber Verkehrserziehungsmaßnahmen und Aufklärungsmaßnahmen für Kinder und motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht ersetzen.

Aufsichtspersonen müssen genau abwägen, wann sie ihren Schutzbefohlenen die eigenständige Verkehrsteilnahme – vor allem auch mit dem Fahrrad – erlauben. Da Kinder erst mit ca. 11 Jahren so weit sind, dass sie die Gefahren des Straßenverkehrs gut einschätzen können, sollten sie auch erst dann, also mit Beendigung der Grundschulzeit, zur Schule fahren.

Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gibt es eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung: Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt z.B. innerorts für PKW und LKW 50 km/h, auf Landstraßen für LKW 60 km/h und für PKW 100 km/h.

Hiervon ist die örtlich ausgesprochene und jeweils beschilderte Geschwindigkeitsbeschränkung zu unterscheiden. Diese zulässige Höchstgeschwindigkeit ist vom jeweiligen Einzelfall abhängig – i. d. R. sollte sie vor Schulen 30 km/h und dort, wo viel (querender) Rad- und Fußgängerverkehr auftritt, 30km/h bis maximal 50km/h betragen. Außerorts sind Geschwindigkeitsbeschränkungen vor allem an Kreuzungen und Einmündungen nötig.

An → *Haltestellen* sind in der StVO die Geschwindigkeiten für den Kraftfahrer differenziert geregelt.

Damit Geschwindigkeitsbeschränkungen auch befolgt werden, kommt es entscheidend auf die → *Überwachung* der jeweiligen zulässigen Höchstgeschwindigkeit an.

Gesundheitserziehung

Gesundheitserziehung zielt generell auf eine gesundheitsbewusste Lebensführung von Schülerinnen und Schülern ab. Nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz (→ *KMK-Empfehlungen*) soll auch die → *Verkehrserziehung* einen Beitrag zur Gesundheitserziehung leisten. Mit dieser Erweiterung des Gegenstandsbereichs werden neue verkehrspädagogische Möglichkeiten eröffnet.

Der moderne Straßenverkehr wirkt sich auf drei Ebenen auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen aus, und zwar in

- körperlicher
- geistiger
- sozialer Hinsicht.

1995 verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland 51.444 Kinder unter 15 Jahren, darunter 34.458 mit Personenschaden (→ *Statistik*). In dieser Zahl bleibt die Dunkelziffer von polizeilich nicht registrierten Unfällen unberücksichtigt. Der Schülerunfallversicherung wurden im gleichen Zeitraum allein 62.805 Straßenverkehrsunfälle angezeigt, davon 55% Fahrradunfälle (BUK). Die körperliche Gesundheit wird weiterhin beeinträchtigt

durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Verkehrsbedingte Schadstoffe in der Atemluft tragen u. a. zur Entstehung von Atemwegserkrankungen, Allergien und Krebs bei.

Nicht zu unterschätzen sind die psychischen Folgen von Unfällen, die bei Kindern zurückbleiben, wenn z. B. Eltern, Geschwister oder Freunde verunglücken. Auch körperliche Beeinträchtigungen infolge von Unfällen wirken sich auf die kindliche Psyche aus. Ebenso wie schadstoffbedingte Erkrankungen ziehen sie die seelische und die soziale Entwicklung insgesamt in Mitleidenschaft.

Die meisten Straßen sind als Spielflächen für Kinder zu gefährlich. Eltern lassen sie lieber im Haus spielen oder fahren sie mit dem Auto zu einer geschützten Einrichtung. Bewegungsmangel beeinträchtigt die gesamte kindliche Entwicklung in einem Maß, wie es durch → *Bewegungserziehung* in Schule und Kindergarten kaum auszugleichen ist.

Sicherheit im Straßenverkehr zielt vor allem auf die körperliche Unversehrtheit des Menschen. Deshalb muss Gesundheitserziehung stets auch im Kontext mit der → *Sicherheitserziehung* gesehen werden.

Literatur:
- DVW (Hrsg.): Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Meckenheim 1995
- Limbourg, M.: »Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung«. Zeitschrift für Verkehrserziehung 3/96. S. 7f

H

Haftung

Erfüllen Eltern, Lehrkraft oder Erzieher ihre → *Aufsichtspflicht* nicht oder unzureichend, so kann dies unterschiedliche Rechtsfolgen nach sich ziehen. Es können zivilrechtliche Schadensersatzansprüche entstehen. Für Lehrkraft und Erzieher kann darüber hinaus die Verletzung der Aufsichtspflicht dienst- und arbeitsrechtliche Konsequenzen haben.

Erleidet der Aufsichtsbedürftige selbst einen Schaden wegen Verletzung der Aufsichtspflicht, haftet der Aufsichtspflichtige bei schuldhaftem und rechtswidrigem Verhalten nach § 823 BGB. Bei der vertraglich begründeten Aufsichtspflicht kommt ein Anspruch wegen Vertragsverletzung in Betracht. Beide Anspruchsgrundlagen gewähren einen Anspruch auf Ersatz des erlittenen Schadens. Erleidet ein Dritter durch die Verletzung der Aufsichtspflicht einen Schaden, besteht gemäß § 832 BGB eine Haftung des Aufsichtspflichtigen, soweit sein Verhalten schuldhaft und rechtswidrig war. Dieser Anspruch besteht sowohl dann, wenn die Aufsichtspflicht kraft Gesetzes besteht, als auch dann, wenn sie auf einer vertraglichen Übernahme beruht. Daneben besteht ein Schmerzensgeldanspruch aus § 847 BGB, wenn ein Haftungsanspruch nach § 823 oder nach § 832 BGB begründet ist.

Da eine Lehrkraft an einer öffentlichen Schule in Ausübung öffentlicher Gewalt handelt, haftet sie gegenüber dem Geschädigten grundsätzlich nicht selbst, unmittelbar und persönlich. Die Verantwortlichkeit trifft vielmehr gemäß Artikel

34 Satz 1 Grundgesetz ihren Dienstherrn. Der Geschädigte kann also nicht die Lehrkraft, sondern nur die betreffende Körperschaft, in deren Dienst die Lehrkraft steht, z.B. das Land, auf Schadensersatz in Anspruch nehmen (Amtshaftung). Eine Eigenhaftung einer Lehrkraft ist nur denkbar, wenn die Amtshaftung nicht eingreift. Durch die Einbeziehung der Schüler in die gesetzliche Unfallversicherung (Sozialgesetzbuch VII. Buch) ist der Anspruch bei Personenschäden von Schülern gegen die Lehrkraft bzw. den Staat jedoch weitgehend ausgeschlossen. Der Amtshaftungsanspruch wegen Verletzung der Aufsichtspflicht kommt daher nur in Betracht, soweit es sich um Personenschäden nicht gesetzlich unfallversicherter Angehöriger der Schule oder schulfremder Dritter oder um Sachschäden handelt. Gemäß den §§ 104 ff SGB VII schließt der Anspruch des Schülers oder sonstiger unfallversicherter Verletzter gegen den gesetzlichen Unfallversicherungsträger alle anderen gesetzlichen Ansprüche auf Ersatz des Personenschadens sowohl gegen den »Unternehmer« als auch gegen »einen in demselben Betrieb Tätigen« aus. Im Bereich der allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie der Kindertageseinrichtungen (Kindergärten, Kinderhorte) sind daher gesetzliche Ansprüche der Lehrkraft oder sonstigen Aufsichtspersonen wie auch der Schüler und Kinder untereinander und gegeneinander auf Ersatz von Personenschäden, die im Rahmen der schulischen Veranstaltung oder der Kinderbetreuung verursacht wurden, ausgeschlossen. An die Stelle der Haftung des Schadensverursachers tritt die Leistungspflicht des gesetzlichen Unfallversicherungsträgers.

Haltestellen

Vor allem in ländlichen Regionen sind die Schulwege häufig so weit, dass sie nur mit einem Schul- oder Linienbus bewältigt werden können. Der Busverkehr gehört zu den sichersten Beförderungsarten von Schulkindern. Unfallbetrachtungen zeigen, dass Unfälle am ehesten auf dem Weg von oder zur Haltestelle, beim Warten auf den Schulbus sowie beim Ein- und Aussteigen passieren.

Neben der Eignung des Busfahrers sowie der Ausstattung der Busse (Anforderungskatalog des Bundesverkehrsministeriums) kommt es deshalb entscheidend auf die Gestaltung der Haltestellen sowie der Wege dorthin an. Folgende Regeln und Hinweise sollten besonders beachtet werden:

– Schulbushaltestellen sollten in wenig befahrenen Straßen bzw. abseits der Straße liegen.

– Auf dem Weg zur Schulbushaltestelle sollte keine stark befahrene Verkehrsstraße überquert werden müssen.

– In der Nähe von Lichtsignalanlagen (Ampeln) sollte die Haltestelle so gelegt werden, dass die Schulkinder automatisch über die Fußgängerfurt gehen müssen und nicht abkürzen können.

– Wichtig ist weiterhin eine gute Ausstattung, z. B. mit genügend großen Wartefläche n, Wartehäuschen, Sitzgelegenheiten u. ä. Haltestellenbuchten und Absperrgitter können in stark befahrenen Straßen einen Sicherheitsgewinn darstellen; ihre Effizienz muss jedoch überprüft werden. Oftmals tragen sie dazu bei neue Gefährdungen zu schaffen, wenn sich die Kinder z. B. zu früh vor das Gitter begeben und so dem fließenden Verkehr ausgesetzt sind.

– Über die bauliche Anlage von Endhaltestellen an Schulen, die von mehreren Bussen gleichzeitig angefahren werden, gibt es derzeit keine besonderen Vorschriften und Normen. Selbst bei einer sehr großen Zahl von Bussen sollte jedoch stets das Grundprinzip beachtet werden: Jeder Schüler muss zu seinem Bus gelangen können, ohne eine Fahrbahn oder Busspur überqueren zu müssen. Das bedeutet: Busse sollen nicht nebeneinander, sondern hintereinander aufgestellt werden. Wo das aus Platzgründen nicht möglich erscheint, empfehlen sich ringförmig angelegte Haltestellen (Kreisverkehr) oder ein Einbahnstraßensystem rings um das Schulhaus.

– Seit 1995 gelten neue StVO-Regelungen für Kraftfahrer an Schulbushaltestellen, die unterschiedliche Regelungen jeweils beim Annähern, Anhalten sowie Ein- und Aussteigen beinhalten.
Eine befriedigende Akzeptanz dieser sehr differenzierten Neuregelung durch den Kraftfahrer ist in vielen Fällen nicht zu erwarten. Auch deshalb kommt es entscheidend darauf an, Haltestellen nach den o.g. Standards baulich zu gestalten.

– Wenn die Schulbusse an einer öffentlichen Haltestelle halten, ist diese durch das Haltestellen-Schild (Zeichen 224 StVO) und durch die Markierung einer »Zick-Zack-Linie« (Zeichen 299 StVO) auffällig genug. Handelt es sich um eine spezielle Schulbushaltestelle, empfiehlt es sich, diese durch das Zeichen 224 StVO mit Zusatztafel kenntlich zu machen.

– An Bushaltestellen in Schulnähe sollte Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, das Halten aus Sichtgründen (→ *Parken*) nicht gestattet werden. Statt dessen sollten besondere Stellen in Nähe des Schuleingangs angeboten werden.

– Einer der wirkungsvollsten (und kostengünstigsten) Beiträge zur Sicherheit an Haltestellen sind Aufsichtspersonen (Schülerlotsen, Schulbuslotsen, erwachsene Schulbusbegleiter oder Haltestellenaufsichten).

– Das verkehrs- und sicherheitsgerechte Verhalten der Schülerinnen und Schüler an Bushaltestellen ist auch ein unverzichtbarer Bestandteil der → *Verkehrserziehung* in Schule und Elternhaus.

Checkliste für Bushaltestellen an Schulen

1) Ist sichergestellt, dass Busse nicht rückwärts fahren müssen?

2) Ist ausgeschlossen, dass vor dem Ein- und nach dem Aussteigen eine Fahrbahn überquert wird?

3) Wird der Schulhof grundsätzlich vom Busverkehr freigehalten?

4) Ist der Warteraum an der Bushaltestelle groß genug (mindestens 0,5 m^2 pro Schüler)?

5) Warten die Busse auf die Schüler und nicht die Schüler auf die Busse?

6) Wird die Schulbushaltestelle der Schule von PKWs der Lehrer und Eltern frei gehalten?

7) Werden Schulbusangelegenheiten mit Elternvertretern besprochen (z. B. Schulelternbeirat)?

8) Werden an der Bushaltestelle und in den Bussen regelmäßig Aufsichtspersonen eingesetzt?

9) Wird die zulässige Belegung der Busse eingehalten (Sitz- und Stehplätze = maximale Fahrgast-Anzahl)?

Literatur:

- Taschenbuch für Sicherheitsbeauftragte im öffentlichen Dienst. Wiesbaden (Universum) 1996

Inlineskates

1. Inline-Skating im Straßenverkehr

Inlineskates sind keine Fahrzeuge.
Sie gehören trotz der mit ihnen erreichten Geschwindigkeiten nach der derzeitigen Rechtslage zu den »besonderen Fortbewegungsmitteln« (§ 24 StVO). Damit gelten für Skater die Regelungen für den Fußgängerverkehr des § 25 StVO:

– Die Benutzung der Fahrbahnen ist Skatern grundsätzlich und die der Radwege ausnahmslos untersagt.

– Skater müssen auf dem Gehweg, in der Fußgängerzone und im verkehrsberuhigten Bereich unter gebührender Rücksicht auf Fußgänger – nötigenfalls mit Schrittgeschwindigkeit – fahren.

– Inline-Skater müssen außerorts, wo kein Gehweg vorhanden ist, wie Fußgänger den linken Fahrbahnrand benutzen.

In jüngster Zeit werden in verschiedenen Modellversuchen zur (zeitweisen) Öffnung von Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen oder von Radwegen für Inline-Skater durchgeführt. Das Bundesministerium für Verkehr hat eigene Studien in Auftrag gegeben, um eine möglichst problemangemessene Berücksichtigung der Inline-Skater auch in der StVO zu erreichen. Zum Zeitpunkt der Herausgabe des Lexikons (1999) stehen jedoch Ergebnisse noch nicht fest.

2) Inline-Skating auf dem Schulweg

Für Schulwegangelegenheiten sind die Erziehungsberechtigten und die Straßenverkehrsbehörden, nicht die Schule, zuständig. Die Schule kann deshalb die Benutzung von Inlineskates auf dem Schulweg nicht verbieten. Sie sollte jedoch im Rahmen ihrer Informations- und Fürsorgepflicht (z. B. im Verkehrserziehungsunterricht oder bei Elternabenden) über die wichtigsten Fakten und Gefährdungen aufklären:

– Wegen der besonderen Gefährdung im Straßenverkehr ist von der Verwendung von Inlineskates auf dem Schulweg dringend abzuraten.

– Sollten sie dennoch benutzt werden, ist die Straßenverkehrs-Ordnung zu beachten (siehe oben).

– Aus Sicherheitsgründen ist das Tragen einer kompletten Schutzausrüstung auch im Straßenverkehr notwendig.

– Eltern haben eine besondere Verantwortung bei der Auswahl des »Verkehrsmittels« auf dem Schulweg.

Natürlich ist es möglich, über eine – ggf. von Eltern und Schülern mitgetragene – Hausordnung zu bestimmen, welche Geräte (z. B. Inlineskates) in die Schule mitgebracht werden dürfen, bzw. wann und wo sie benutzt werden dürfen.

Zum Versicherungsschutz: Grundsätzlich besteht auf dem Schulweg gesetzlicher Unfallversicherungsschutz, unabhängig von der Wahl des »Verkehrsmittels«. Dies darf aber nicht der Grund dafür sein, gegen voraussehbare Gefahren auf dem Schulweg nichts zu unternehmen!

Literatur:

- Verkehrswacht München (Hrsg.): Danger Zone. München (Verlag H. Vogel) 1996. Inline-Skaten mit Sicherheit (GUV 20.53)
- DVW (Hrsg.): Skate & Roll – Inline-Skaten im Straßenverkehr. Ein Handbuch für die Sekundarstufe I (in Vorbereitung – erscheint zum Jahresbeginn 2000)

K

Kindergarten, Kindertagesstätte

Förderung der Verkehrssicherheit in Kindertageseinrichtungen (Kindergärten, Horte, Krippen) bildet ein umfangreiches, eigenständiges Aufgabengebiet.

Unfallgefährdung und Verkehrsbeteiligung

Zwar liegt das Risiko, dass Kinder auf dem Weg von oder zu Kindergärten bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet werden, deutlich unterhalb der Unfallgefährdung von Schulkindern; im Jahr 1995 wurden 2366 Straßenverkehrsunfälle auf Kindergartenwegen gemeldet (3,8 % der Straßenverkehrsunfälle auf Kindergartenwegen der BUK-Schüler-Unfallversicherung; → *Statistik*). Zudem ist im Zeitverlauf seit 1987/88 ein klarer Rückgang des Verkehrsunfallrisikos in dieser Altersgruppe festzustellen (trotz des deutlichen Risikoanstiegs in den neuen Bundesländern auch in diesem Altersbereich).

Die geringere Verkehrsunfallgefährdung im Vergleich zu Schulkindern ist zweifellos zu einem erheblichen Teil durch die seltenere selbstständige Verkehrsteilnahme im Kindergartenalter zu erklären. Der bundesweit besonders ausgeprägte Rückgang von Fußgängerunfällen bei Kindern unter 6 Jahren kann allerdings – entwicklungspsychologisch und pädagogisch durchaus bedenklich – dadurch mitbedingt sein, dass Kinder auch auf kurzen Wegen mit dem PKW transportiert werden und sich allgemein seltener im Freien aufhalten und bewegen.

Stellenwert von Verkehrssicherheit und -erziehung in Kindertageseinrichtungen

Vier wesentliche Aufgabengebiete von Kindertageseinrichtungen können hier unterschieden werden:

1) Der Straßenverkehr gehört für fast jedes Kind zur alltäglich erfahrenen Lebenswirklichkeit. In den Einrichtungen des Elementarbereichs zählen daher **verkehrspädagogische Lernangebote** – z. B. Erkundung und Beschreibung der Verkehrswirklichkeit, Vermittlung von Normen und Regeln, Anforderungen und deren Einübung – zu den nahe liegenden pädagogischen Aufgabengebieten.

2) Zum unmittelbaren beruflichen Arbeitsgebiet der Tageseinrichtungen zählt auch die **Elternarbeit**, die für diese Altersgruppe von Kindern auf dem Gebiet der Verkehrserziehung besonders wesentlich ist, um das Problemverständnis und die Kompetenz von Kleinkindern nicht allein auf dem Kindergartenweg, sondern im gesamten Lebensalltag erfolgversprechend beeinflussen zu können (→ *Verkehrserzieher*).

3) Abbau von sozial- gesellschaftlich mitverursachten Entwicklungsdefiziten. In ihrer unfallpräventiven Bedeutung findet hier in jüngerer Zeit vor allem → *Bewegungserziehung* von Kindern verstärkt Beachtung.

4) Bewertung und **Verbesserung der örtlichen Kindergarten-Wegesicherheit** unter Beteiligung von pädagogischen Fachkräften der Tageseinrichtungen, Polizei, Eltern usw. (→ *Schulwegpläne*).

Derzeit bestehende Durchführungsvoraussetzungen

Es kann davon ausgegangen werden, dass bundesweit – bei allerdings sehr erheblichen regionalen Unterschieden – in grob der Hälfte der Kindertageseinrichtungen regelmäßig pädagogische Angebote zu den vorausgehend genannten Arbeitsbereichen 1) bis 3) durchgeführt werden. Die praktische Durchführung beruht dabei schwerpunktmäßig auf Kooperationen zwischen Kindertageseinrichtungen und externen Institutionen, wobei örtlich entwickelte, landesspezifische oder bundesweite Programmkonzepte zum Einsatz kommen (s. u.).

Eher begrenzt dürfte hingegen der Umfang von verkehrspädagogischen Angeboten sein, der zu den vorausgehend genannten Aufgabengebieten von den pädagogischen Fachkräften direkt – ohne externe Kooperation – in den Einrichtungen durchgeführt wird.

Eine Schwierigkeit liegt dabei im Ausbildungsbereich: Nur bei einem sehr geringen Anteil der derzeit tätigen oder ausgebildeten Fachkräfte wird in den Fachschulen für Sozialpädagogik das (Wahl-)Schwerpunktfach »Verkehrserziehung« – als eines von vielen persönlich wählbaren Themenfeldern – nachgefragt (sofern entsprechende Angebote an der jeweiligen Schule überhaupt bestehen). Auch über Fortbildungsangebote, die – wie auch in der →*Lehrerfortbildung* – unter diesen Voraussetzungen ein besonderes Gewicht erhalten, ist es in langjährigen Bemühungen von Verkehrssicherheitsorganisationen, besonders der Deutschen Verkehrswacht, nur in begrenztem Umfang gelungen, verkehrspädagogische Angebote einrichtungsintern zu verankern.

Zugleich wäre daher mit Sicherheit ein erheblicher Einbruch gegenüber der bestehenden Umsetzungsreichweite absehbar, falls bei Präventionsmaßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit auf Länderebene – insbesondere bei Verkehrserziehungsdiensten der Polizei – oder bundesweit – insbesondere bei vom Bundesminister für Verkehr geförderten Programmen – Einschränkungen vorgenommen werden.

Auch im Bereich der Elternarbeit – nicht allein zur Verkehrserziehung – zeichnen sich derzeit Schwierigkeiten ab, bezogen auf

a) ausreichende Teilnahmequoten von Eltern bei Abendveranstaltungen

b) dienstliche und personaleinsatzbezogene Einschränkungen bei Einrichtungsfachkräften. In umfangreicheren Modellvorhaben (z.B. »Orte für Kinder des DJI) werden ganzheitliche Lernangebote und veränderte Kooperationsformen zwischen pädagogischen Einrichtungen und Eltern gesucht, die auch für die Verkehrserziehung bedeutsam werden können.

Ansprech- und Kooperationspartner

Fachberaterinnen der Einrichtungsträger, pädagogische Fachkräfte der Tageseinrichtungen, deren Elternsprecher und Eltern von Kindergartenkindern, die sich über verfügbare Angebote informieren möchten, sollten sich an örtlich zuständige Verkehrswachten, Verkehrserziehungsdienste der Polizei oder – vor allem in Bezug auf Elternveranstaltungen oder -informationen (z.B. auch über Kindersitze) an Verkehrsorganisationen (ADAC, ACE u.a.) wenden.

Wichtige Verkehrssicherheitsprogramme für den Kindergartenbereich:

– Programm »Kind und Verkehr« des DVR (Gesamtaltersbereich bis zur Einschulung)
Speziell für Einschulung/Schulweg: Programmbaustein »Kinder unterwegs«. Ferner bestehen in vielen Bundesländern gesonderte Angebote zur Wegesicherheit bei der Einschulung

– Programm »Move it« der Deutschen Verkehrswacht

ferner länderspezifische Angebote, z.B. »Kindergarten + Sicherheit« (Bayern).

Literatur

- Deutsches Jugendinstitut (Hrsg.): »Orte für Kinder«. München 1994
- DVW: Das Kindergartenprogramm Verkehrserziehung. Bonn 1993
- LVW Bayern, LVW Rheinland-Pfalz: Klein & sicher. München (Verlag Heinrich Vogel) 1999

Kindergartenweg

(Zusammenfassung zweier Merkblätter der Bayerischen Staatsministerien für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit, des Innern, der Justiz und für Unterricht und Kultus).

Kinder im Kindergartenalter können im Allgemeinen noch nicht ohne Aufsicht am öffentlichen Verkehrsleben teilnehmen. Sie müssen erst lernen, sich in der verwirrenden Welt des Verkehrs sicher und gefahrlos zurechtzufinden. Deshalb sollen Kinder niemals unbeaufsichtigt am Straßenverkehr teilnehmen.

Die Aufsicht auf dem Kindergartenweg obliegt den Sorgeberechtigten, also in der Regel den Eltern, Adoptiveltern oder dem Vormund. Wenn sie verhindert sind, müssen sie eine geeignete andere Aufsichtsperson für den Kindergartenweg bestimmen. Es empfiehlt sich deshalb dem Kindergarten Personen zu benennen, denen das Kind ggf. übergeben werden kann, und entsprechende Rufnummern zu hinterlassen.

Personen, denen die Aufsicht über ein Kindergartenkind übertragen wird, müssen selbst verkehrstüchtig und in der Lage sein, den Anforderungen der Aufsichtspflicht gerecht zu werden. Kinder unter 12 Jahren sind als Aufsichtspersonen für Kleinkinder in der Regel nicht geeignet.

Die Aufsichtspflicht des Kindergartenträgers beginnt mit der Übernahme des Kindes und endet mit der Übergabe an einen Sorgeberechtigten. Üblicherweise geschehen Übernahme und Übergabe durch Begrüßung bzw. Verabschiedung des Kindes durch das Kindergartenpersonal.

Lücken in der Beaufsichtigung, die beispielsweise entstehen können, wenn die Kinder mit einem Kindergartenbus geholt oder gebracht werden, sollten vermieden werden. Es muss klar sein, wann der Wechsel der Aufsichtsperson stattfindet.

Werden Kleinkinder in zur Schülerbeförderung eingesetzten Bussen (Schulbussen) zum Kindergarten gebracht, obliegt die Aufsicht den Eltern oder den von ihnen beauftragten Personen. Der Fahrer des Schulbusses ist für die sichere Führung des Fahrzeugs verantwortlich und im Allgemeinen nicht in der Lage, die Aufsicht über die Schüler und Kindergartenkinder wahrzunehmen. Die Begleitung von Kindergartenkindern in Schulbussen kann daher nur entfallen, wenn im Schulbus ein ausgebildeter Schulbuslotse oder ein Schulbusbegleiter mitfährt, der bereit und in der Lage ist, die Aufsicht auch für die Kindergartenkinder zu übernehmen.

Werden von der Gemeinde, den Kindergartenträgern oder von den Eltern eigene »Kindergartenbusse« eingerichtet, obliegt die Aufsicht im Bus dem Träger des Busverkehrs. Eine Begleitperson kann allenfalls bei Kleinbussen (bis 8 Fahrgastplätze) entfallen, wenn der Fahrzeugführer nach den Umständen des Einzelfalles bereit und nach seinen Möglichkeiten auch in der Lage ist, die Aufsicht während der Fahrt auszuüben.

Verschiedentlich sind Eltern der Meinung, dass ihr Kind den Kindergartenweg bzw. die Busfahrt ohne Aufsicht zurücklegen kann. In diesem Fall müssen sie sich als Sorgeberechtigte in eigener Verantwortung davon überzeugen, dass der Entwicklungsstand des Kindes und die Umstände des Kindergartenweges den Verzicht einer Beaufsichtigung verantwortbar erscheinen lassen.

Weicht die Beurteilung des Entwicklungsstandes durch das pädagogische Personal des Kindergartens von der Einschätzung der Eltern ab, sollten gemeinsam die feststellbaren Gefahren des Kindergartenweges sowie die Notwendigkeit der Beaufsichtigung des Kindes besprochen werden.

Grundsätzlich gilt aber: Vom Kindergartenpersonal können weder der Kindergartenträger noch die Eltern verlangen, ein Kind allein nach Hause gehen zu lassen, wenn das Kind nach pädagogisch fundierter Beurteilung dazu noch nicht in der Lage ist.

Eine schriftliche Erklärung, in der die Eltern zum Ausdruck bringen, dass ihr Kind allein nach Hause gehen bzw. fahren kann, entbindet den Kindergarten jedenfalls nicht von einer straf- und zivilrechtlichen Verantwortung. Erzieherinnen sollten ein Kind unter keinen Umständen unbeaufsichtigt nach Hause schicken, wenn sie von ungewohnten und daher für das Kind gefährlichen Situationen (z. B. Ausfall einer Verkehrsampel, Straßenbauarbeiten, Unwetter, Erkrankung des Kindes u. a.) erfahren.

KMK-Empfehlungen

KMK-Empfehlungen werden von der Konferenz der Kultusminister aller Länder der Bundesrepublik Deutschland (KMK) erarbeitet. Sie beschreiben den »gemeinsamen Nenner« der unterschiedlichen Kultusverwaltungen in Fragen der Bildung und Erziehung und formulieren damit pädagogische Grundlagen von überregionaler Bedeutung. Als länderübergreifender schulpolitischer Konsens bilden sie das Fundament länderspezifischer Konkretisierungen.

Die **Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule** der KMK vom 7. Juli 1972 hatte über einen Zeitraum von mehr als zwanzig Jahren richtungweisende Bedeutung für die praktische Entwicklung der Verkehrspädagogik. Die Empfehlung wurde durch die Fassung vom 17. Juni 1994 neu akzentuiert: In der Neufassung werden die Verbindungen der Verkehrserziehung zur → *Sicherheitserziehung*, → *Sozialerziehung*, → *Umwelterziehung* und → *Gesundheitserziehung* hervorgehoben.

Bereits die Fassung von 1972 begriff Verkehrserziehung als integralen Teil schulischer Bildungsaufgaben und verfolgte eine bis heute gültige differenzierte Zielsetzung: Kinder und Jugendliche sollen rechtzeitig lernen, sich im Verkehr sicher zu bewegen und verkehrsgerecht zu verhalten; zugleich sollen sie aber auch ein kritisches Verständnis für den Verkehrsablauf und seine Komponenten erlangen und damit befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken.

Während die *Empfehlung* von 1972 die Verkehrserziehung schwerpunktmäßig den Fächern der politisch-gesellschaftlichen und der naturwissenschaftlich-technischen Bildung zuwies, kommen dafür in der Neufassung prinzipiell alle Unterrichtsfächer in Betracht.

Die Beiträge der Verkehrserziehung zur Sicherheitserziehung und zur Sozialerziehung gehören zu den klassischen verkehrspädagogischen Anliegen. Neu sind die Aufnahme der Gesundheitserziehung und der Psychomotorik. Als wichtigstes Motiv für die Neufassung erscheint die stärkere Akzentuierung des Beitrags zur Umwelterziehung.

Der Wortlaut der KMK-Empfehlung ist in den Amtsblättern der Kultusministerien veröffentlicht sowie in dem Kommentar zur Empfehlung der KMK vom 17. 6. 1994 enthalten: *Deutsche Verkehrswacht Hrsg., Die Neue Verkehrserziehung in der Schule (Meckenheim, 1995)*.

L

Lehreraus- und -fortbildung

Verkehrserziehung existiert an den Schulen nicht als Unterrichtsfach, sondern als fächerübergreifendes Prinzip. An den Universitäten ist Verkehrserziehung nicht obligatorischer Bestandteil der **Lehrerausbildung**. Zwar fordert die Kultusministerkonferenz (→ *KMK-Empfehlungen*), dass Themen der Verkehrserziehung im Vorbereitungsdienst der Lehrerinnen und Lehrer (Referendarausbildung) »verpflichtend zu behandeln« seien, diese Empfehlung wird jedoch vielfach nicht als verbindlich betrachtet.

Mangels direkter Reformimpulse für die Verkehrserziehung durch die erste und zweite Phase der Lehrerausbildung ist verkehrspädagogische Innovation in hohem Maß auf die Lehrerfortbildung angewiesen. Die Lehrerfortbildung kann sich dabei im Unterschied zu anderen Fachbereichen nicht auf eine breite Basis wissenschaftlicher Pädagogik stützen, sondern versucht vielfach unmittelbar, gesellschaftliche Ansprüche in handhabbare Anregungen für die schulische Praxis umzusetzen. Da Verkehrserziehung an Schulen und in der Schulaufsicht oft als randständiges Anliegen behandelt wird und über Fortbildung jeweils nur Teile der Lehrerschaft angesprochen werden, erreichen Neuerungen die Schulen oft mit Verzögerung.

Lehrerfortbildung für Verkehrserziehung wird in den Bundesländern von den für Lehrerfortbildung zuständigen Landesinstituten angeboten, z.T. gibt es Verkehrsseminare, die von mehreren Bundesländern genutzt werden. Die Fortbildungsinstitute sind den Kultusministerien nachgeordnete Einrichtungen. In der Trägerschaft kooperieren die Ministerien teilweise mit Organisationen wie der Verkehrswacht oder Unfallversicherungsträgern.

Bei der Lehrerfortbildung wird generell differenziert zwischen

– **zentraler** Fortbildung mit landesweiter, u.U. länderübergreifender Zuständigkeit,

– **regionaler** Fortbildung mit Zuständigkeit für eine bestimmte Region und

– **schulinterner** Fortbildung mit speziell auf die Belange der Einzelschule abgestimmten Aufgaben.

Entsprechend dieser Gliederung differenzieren sich Adressaten und Aufgaben der Fortbildung, wobei sich die Tendenz abzeichnet, zentrale Veranstaltungen für Personen mit Multiplikationsfunktionen (z. B. → *Fachberater für Verkehrserziehung*) zu reservieren. Die Fachberater geben ihre Anregungen dann in regionalen Fortbildungsveranstaltungen weiter oder in schulamtsbezogenen Dienstversammlungen z.B. für die Schulbeauftragten (Obleute) für Verkehrserziehung.

Lehrpläne

Lehrpläne sind relativ detaillierte Auflistungen der für verschiedene Schulformen und Altersstufen verbindlichen Unterrichtsinhalte und Lehrziele. Lehrpläne für Verkehrserziehung haben sich in der Vergangenheit durch zu große Stofffülle als unrealistisch erwiesen und stießen auf geringe → *Akzeptanz*. Daher werden Lehrpläne heute oft durch **Rahmenpläne** ersetzt, die

lediglich einen allgemein gehaltenen Rahmen vorgeben. Dieser muss durch schulbezogene Unterrichtsplanung konkretisiert werden. Die Empfehlung der Kultusministerkonferenz (→ *KMK-Empfehlungen*) zur Verkehrserziehung ist ein solcher Rahmen, der von den Länderministerien veröffentlicht bzw. durch Erlass verbindlich gemacht wird. Die KMK-Empfehlungen stecken den Bereich der Inhalte und Ziele für länderspezifische Ausformungen in Form von Lehrplänen, Rahmenplänen, stufenbezogenen Plänen und Handreichungen ab. **Handreichungen** für Verkehrserziehung leisten eine weitergehende Konkretisierung, sie regen durch ausgeführte Unterrichtsbeispiele die Umsetzung der Pläne an.

M

Medien

Zum Thema »Schulweg« existiert eine enorme Fülle von didaktischen Medien. In der Schule haben Medien als »Mittler« eine unterstützende Funktion; ihre Rolle wurde gelegentlich in der Vergangenheit – teilweise sogar bis heute – stark überbewertet.

Unterschieden werden Medien zunächst rein formal nach ihrer technischen Basis: Es gibt so genannte Print-, visuelle, akustische und AV-Medien; Computer und ihre Programme werden heute ebenso dazu gezählt wie Online-Dienste.

Weiterhin lassen sich Medien nach inhaltlichen Kriterien, wie z.B. nach ihrem Ziel/Zweck und nach der angepeilten Zielgruppe unterscheiden. Einige Beispiele sollen dies verdeutlichen:

– Allgemeine Informations-Medien richten sich an eingegrenzte Zielgruppen und dienen Zwecken wie der Werbung für ein sicherheitsbewusstes Verhalten, dem Bekanntmachen von gesetzlichen Normen usf.

– Arbeitshilfen für Lehrkräfte geben Hilfestellung bei der Planung, Begründung, Vorbereitung und Durchführung von Unterricht.

– Unterrichtsfilme und andere AV-Medien veranschaulichen konkrete Situationen und bieten Gesprächsanlässe.

– Arbeitshefte für Schüler können zur Vertiefung eines im Unterricht erarbeiteten Stoffes beitragen – usf.

Für die Auswahl von didaktischen Medien empfiehlt sich die Entwicklung eines eigenen Qualitätsrasters. Kriterien hierfür können z. B. sein:

– Medienimmanente Faktoren: Sind Texte gut lesbar, ist ein Material gut gegliedert, haben Bilder eine gute Qualität und können sie von Kindern verstanden werden?

– die richtige und realistische Darstellung der Inhalte

– eine möglichst große Flexibilität beim Einsatz

– eine Vermittlungsform, die den Erwartungen der Kinder entspricht und von diesen ernst genommen wird

– die Unterstützung eines lebendigen Unterrichts mit vielen Gesprächsanlässen

– der Lehrplanbezug

– die Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen der Schulen usf.

Selbst erstellte Medien haben viele Vorzüge. Gemeinsame Produktionsprozesse sind motivierend und führen zu intensiven Auseinandersetzungen mit einem Thema, und die Möglichkeiten sind zahlreich – von der Wandzeitung, der klasseneigenen Kartei, Fotoaufnahmen, einem Videofilm bis zu eigener Software. Eigene Medien bieten darüber hinaus die Möglichkeit die Verkehrsumgebung der eigenen Schule abzubilden.

Verschiedene Nachschlagewerke bieten Orientierung bei der Suche nach geeigneten Medien:

1) Das »Handbuch für Verkehrssicherheit« listet die wesentlichen Programme und Aktionen zum Thema auf und gibt Hinweise auf die zugehörigen Medien. Das Handbuch ist über die Deutsche Verkehrswacht oder den Deutschen Verkehrssicherheitsrat erhältlich.
(Adressen: s. S. 90)

2) Das Handbuch »Schulverkehrserziehung« des Deutschen Verkehrssicherheitsrates enthält eine Fülle von Hinweisen für Fachberater und Multiplikatoren in der Schule.

3) Der DVR offeriert im Internet unter »http.www/bg-dvr.de« eine umfangreiche Datenbank zur Literaturrecherche. Allgemein nimmt die Anzahl der Informationen, die von verschiedenen Anbietern im Internet präsentiert werden, ständig zu.

4) »Die neue Verkehrserziehung in der Schule« wurde von der Deutschen Verkehrswacht als Kommentar zur Empfehlung der KMK zur Schulverkehrserziehung erarbeitet und enthält ebenfalls eine Fülle von Medienhinweisen.

5) Die DEA MEDIATHEK der Deutschen Verkehrswacht bietet ein aktuelles und sehr umfangreiches Filmangebot von über 600 Filmtiteln auf VHS-Videokassette und über 150 Filmtiteln in 16 mm Format zur kostenfreien Ausleihe an. Die einzelnen Filmtitel werden in einen übersichtlichen Filmkatalog der MEDIATHEK aufgenommen, der kontinuierlich überarbeitet wird (Adresse am Ende des Beitrages).

6) Das Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU) ist der größte Produzent von Unterrichtsfilmen zu allen Themen und beliefert nur die Bildstellen mit seinen Materialien. Ein eigener FWU-Filmkatalog gibt einen Überblick über Filme und weitere Medien.

7) Seit über 40 Jahren leisten die Landesfilmdienste und -bildstellen praktische Filmarbeit in der Jugend- wie auch in der Erwachsenenbildung. Die Landesfilmdienste sehen ihre Aufgabe darin, audiovisuelle Kultur-, Bildungs- und Informationsmedien für die Jugend- und Erwachsenenbildung anzubieten. Die Landesfilmdienste stehen allen öffentlichen und privaten Organisationen der Jugend- und Erwachsenenbildung offen. Die Konferenz der Landesfilmdienste e.V. ist ihre Dachorganisation auf Bundesebene.

8) Die Landesfilmdienste sind aufgrund ihrer föderalen Struktur völlig unabhängig, was zu einem umfangreichen Medienangebot für die unterschiedlichen Zielgruppen Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren geführt hat.

9) Eine vergleichbare Aufgabe auf lokaler Ebene kommt den Stadt-, Kreis- und Landesbildstellen zu. Bei ihnen können neben den Medien oft auch Geräte ausgeliehen werden.

10) Die Träger der gesetzlichen Schülerunfallversicherung (GUVVe, Unfallkassen) verleihen die Filme und verfügen über entsprechende Verzeichnisse. (Adressen: siehe vorletzte Umschlagseite)

Wichtige Anschriften, Verlage, Zeitschriften:

- DEA-Mediathek (Filmverleih der Deutschen Verkehrswacht), Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim, Tel. 02225/884-0

Verlage für Verkehrserziehung:

- Ernst Klett Grundschulverlag, Braunstr. 12, 04347 Leipzig, Tel. 0341/2396-0
- Rot-Gelb-Grün-Lehrmittel, Postfach 3922, 38029 Braunschweig, Tel.: 05 31-80907-0
- Verkehrswacht Medien & Service-Center, Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim, Tel.: 0 22 25-884-0
- Verlag Heinrich Vogel, Neumarkter Str. 18, 81664 München, Tel.: 089-43 72-2260

Zeitschriften zur Verkehrssicherheit:

- Zeitschrift für Verkehrserziehung (Verlag Rot-Gelb-Grün, Braunschweig)
- Zeitschrift für Verkehrssicherheit (TÜV Rheinland)
- Mobil und sicher (Deutsche Verkehrswacht, Meckenheim)
- DVR-report (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn)
- Signale (ADAC, München)

Methoden der Verkehrserziehung

Soweit Verkehrserziehung normaler Unterricht ist, werden dort auch die in der jeweiligen Schulstufe und Schülergruppe angemessenen Methoden angewendet. Im Folgenden werden nur solche Lehr- und Lernverfahren erwähnt, die besondere Chancen für diesen Erziehungs- und Bildungsbereich eröffnen, mit deren Hilfe sich die Verkehrserziehung der modernen Schule als ein attraktives Anliegen empfehlen kann und die in besonderer Weise die Prinzipien Wirklichkeitsnähe, Alltagserfahrung und lokaler Bezug berücksichtigen.

Handelndes Lernen: Verkehr ist ein Lebensbereich, der nachgerade dazu zwingt, sich darin handelnd zu bewähren. Natürlich kann und muss in der Verkehrserziehung auch mit Tafel, Kreide und mehr oder minder abstrakten Medien gearbeitet werden; besondere Erfolge sind jedoch mit Lernformen verbunden, bei denen Schülerinnen und Schüler durch Handeln lernen (*learning by doing*). Typischerweise stoßen Lernphasen, in denen sich Schüler aktiv bewegen, insbesondere fahren (sei es mit dem Roller, dem Fahrrad o. a. Fahrzeugen), auf lebhaftes Interesse. Das gilt auch schon für bewegungserzieherische oder sozialerzieherische Übungen und Spiele, die in der Gymnastikhalle oder in anderen geschützten Räumen durchgeführt werden. Zusätzliche Motivation kann durch das Handeln unter Realitätsbedingungen bewirkt werden.

Das **Aufsuchen außerschulischer Lernorte** bringt regionale oder lokale Besonderheiten zur Geltung, macht den Lernstoff konkret, ermöglicht eigene Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler einzubringen und begünstigt *learning by doing*.

Beispiele: Individualisierendes Einüben des Schulweges (Kind »führt« die Begleitperson und zeigt dabei, inwieweit es seine Wege selbstständig bewältigen kann), Aufsuchen von Gefahrenstellen im Schul- bzw. Wohnumfeld. Radfahrausbildung im Straßenverkehr. Kinder dokumentieren ihren Schulweg oder besondere Problemstellen des Verkehrs mit Hilfe von Kameras, ggf. Video.

Beim *Aufsuchen außerschulischer Lernorte* können eine Vielzahl einzelner Methoden zur Anwendung kommen, wie:

Beobachtung (Schüler beobachten relevante Einzelaspekte des Straßenverkehrs je nach Auftrag ggf. mit Hilfe eines Beobachtungsbogens)

Interview/Befragung (z. B.: Schüler erfragen die Akzeptanz neuer Verkehrsregelungen – etwa *der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler*)

Analyse (z. B.: Schüler analysieren Verkehrsströme oder Einrichtungen für Radfahrer)

Beschreibung (Schüler beschreiben Gefahrenstellen, z. B.: verschiedene Radwegeführungen an Kreuzungen)

Erkundung (Schüler recherchieren komplexere Zusammenhänge)

Dokumentation: Oft ist es sinnvoll, Unterrichtsergebnisse für andere zugänglich zu machen bzw. die eigenen Aktivitäten öffentlich darzustellen. Dazu werden verschiedene Formen der schriftlichen und bildhaften Präsentation verwendet: Skizzen, aufbereitete Stadtpläne, Fotos, Texte, Plakate, Schlagzeilen etc.

Projekt: Die umfassendste Unterrichtsform, die u. a. die vorstehenden methodischen Möglichkeiten einschließt, ist das Projekt. Projekte sind handlungs- und ergebnisorientiert. Unter einem gemeinsamen Projektziel sind Theorie und Praxis aufeinander bezogen. Projektarbeit erfordert Eigen- und Mitverantwortung der Schüler. Sie sind an der Planung und Organisation des Arbeitsvorhabens beteiligt. Günstigerweise sollte das Ergebnis des Projekts einen Gebrauchs- oder Informationswert haben, der für die Beteiligten selbst bzw. für eine gewünschte Öffentlichkeit von Belang ist. Projektarbeit öffnet die Schule und motiviert die Einbeziehung außerschulischer Fachleute.

Beispiele für verkehrspädagogische Projekte: *Unsere Stadt soll fahrradfreundlich werden – Planung und Durchführung einer Fahrradexkursion.*

→ *Bewegungserziehung;* → *Sozialerziehung*

Literatur:

- DVR (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn 1992
- DVW (Hrsg.): Radfahren 5–10. Bonn/München (GHS/Vogel) 1995

Mitfahren von Kindern im PKW

Beim Mitfahren in Kraftfahrzeugen verunglücken 35 % aller Kinder im Alter unter 15 Jahren, die bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet werden; im Alter bis 6 Jahre liegt der Anteil bei 54 %. Prozentual ist dabei der Anteil der Kinder-Mitfahrunfälle im Verlauf der zurückliegenden zwei Jahrzehnte ständig angestiegen; eine sprunghafte Erhöhung musste nach der

Vereinigung in den neuen Bundesländern festgestellt werden. Selbst bei geringer Fahrgeschwindigkeit kann es ohne ausreichende Mitfahrsicherung für Kinder zu schweren Verletzungen kommen; knapp die Hälfte der Kinder-Mitfahrunfälle ereignet sich innerhalb von Ortschaften, also bei geringerer Geschwindigkeit. Auch bei Schulwegunfällen ist die Zahl der PKW-Mitfahrunfälle seit Jahren ansteigend.

Zum 1. 4. 1993 wurde daher in Deutschland für Kinder unter 12 Jahren, die kleiner als 150 cm sind, eine unbeschränkte Sicherungspflicht beim PKW-Mitfahren eingeführt: In allen Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, dürfen Kinder nur noch mitgenommen werden, wenn amtlich genehmigte und für das Kind geeignete Rückhalteeinrichtungen benutzt werden. Bei Verstößen droht ein Verwarnungsgeld von DM 40,–. Zusätzlich können Haftpflichtversicherungen ihre Leistungen vermindern, wenn ein ungesichertes Kind bei einem Unfall verletzt wurde (auch im Fall eines ausschließlich fremdverursachten Unfalls!).

Amtlich zugelassene Kinder-Rückhalteeinrichtungen müssen den Prüfkriterien der ECE-Regelung 44 entsprechen; sie sind durch ein Prüfzeichen erkennbar (die neueste Prüfnorm vom September 95 ist durch »ECE-R44-03« gekennzeichnet).

Bei der Mitnahme von Kindergarten- und Schulkindern ist entscheidend, dass ein gewichts- und altersentsprechender Kindersitz (Gruppe II: 15 – 25 kg; Gruppe III: 22–36 kg Körpergewicht) verwendet wird und die Rückhalteeinrichtung so installiert ist, wie dies in der Bedienungsanleitung beschrieben wird. Dies sollte bei Anschaffung von gebrauchten Kindersitzen (Gebrauchsanleitung vorhanden?) und von Gurtadaptern besonders bedacht werden.

Im Interesse der Kindersicherheit wird auch für die Beförderung von Kindergruppen – etwa bei Kindergarten- oder Schulveranstaltungen – keine Ausnahmeregelung vorgesehen.

Für die Beförderung von behinderten Kindern reichen in den meisten Fällen handelsübliche Rückhaltesysteme aus; über spezielle Sicherheitseinrichtungen geben Sanitätshäuser Auskunft.

Für die Beförderung von kranken oder verletzten Kindern durch Lehrer oder Eltern gelten die o. g. Vorschriften ebenfalls.

Wegen der großen Anzahl unterschiedlicher Typen von Rückhalteeinrichtungen, die im Handel angeboten werden, können Produkttests von Verbraucherorganisationen bei der Orientierung helfen.

Literatur:

- DVR e.V. (Hrsg.): Elternbroschüre: »Kinder als Mitfahrer«
- Stiftung Warentest: Kindersitze. »Test« Heft 9/1993.

Mittelinseln

(Fußgängerschutzinseln)

Mittelinseln sind Querungshilfen über Verkehrsstraßen, die zwar eine hohe Verkehrsbelastung haben, deren Geschwindigkeiten jedoch nicht zu hoch sind (→ *bauliche Maßnahmen*). Sie kommen dann in Frage, wenn je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen überquert werden muss. Die Fahrbahn muss ausreichend breit sein (mindestens 7,50 m). Sie kann an dieser Stelle aufgeweitet werden, indem vorhandene Parkstreifen im Bereich der Insel unterbrochen werden. Bei Fahrbahnbreiten < 7,50 m kommen Aufpflasterungen (→ *bauliche Maßnahmen, Tempo 30*) in Frage.

Die Mittelinseln müssen mindestens 1,50 m breit sein. Wenn sie 2,0 m oder breiter sind, ergeben sich auch ausreichende Aufstellflächen für Fahrräder. Beschilderung und Bepflanzung müssen so erfolgen, dass die Sicht für und auf kleinere Kinder frei bleibt. Der Benutzungsgrad kann durch Absperrgitter, die die Schulkinder zu der Querungsstelle führen, erhöht werden. Absperrgitter verhindern außerdem das sichtbehindernde Gehwegparken (→ *Parken*).

Abstände zwischen Mittelinseln sollten so bemessen sein, dass die Schulkinder die Überquerungshilfen auch tatsächlich annehmen. Auf breiten Fahrbahnen bietet sich die Anlage von durchgehenden Mittelstreifen an. Die Schulkinder sind dann an jeder Stelle, an der sie die Fahrbahn überqueren, geschützt.

Mittelinseln können auch mit Versätzen kombiniert werden (verschwenkte Fahrbahnen, die Lenkbewegungen erforderlich machen → *Tempo 30*). Die Geschwindigkeitsdämpfung hängt von der »Tiefe« des Inselversatzes ab.

Die in den letzten Jahren mit Mittelinseln gemachten Erfahrungen sind positiv, denn es wird eine Trennung der beiden Fahrtrichtungen bewirkt, so dass immer nur ein Fahrzeugstrom beachtet werden muss. Die Kinder brauchen lediglich einen Fahrstreifen in einem Zug zu überqueren. Die von ihnen zu erbringende Koordinationsleistung ist dadurch weniger schwierig und der Weg ist kürzer. Gerade Kinder unter 10 Jahren sind sonst häufig beim Überqueren überfordert; so können sie nun besser eine Verkehrslücke finden. Die Mittelinsel sollte nicht mit der Fußgängerüberwegmarkierung (Zebrastreifen) kombiniert werden (→ *Fußgängerüberwege*).

Mittelinseln können i.d.R. kurzfristig und mit relativ geringem Aufwand installiert werden.

Literatur:

- ISK: Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998

Motorisierte Zweiräder

(Leichtmofa, Mofa 25, Fahrrad mit Hilfsmotor, Kleinkraftrad, Mokick, Moped, Motorrad, Motorroller)

Motorisierte Zweiräder sind wegen ihrer Vielseitigkeit und Wendigkeit, ihres geringen Raumbedarfs und – zumindest bei den kleinen Zweirädern – ihrer geringen Kosten bei Jugendlichen und Heranwachsenden sehr beliebt, insbesondere, wenn die örtliche Verkehrsanbindung durch den → *ÖPNV* unzureichend ist. Sie gelten als Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr und Vorstufe zum PKW. Ein besonderer Boom ist bei den attraktiven Motorrollern, die in allen Kategorien zu finden sind, festzustellen.

Über das Unfallrisiko bei der Fahrt mit motorisierten Zweirädern gibt die Unfallstatistik nur unzureichende Aufschlüsse. Es gibt nämlich keine Unterlagen über die Zahl der Schülerinnen und Schüler, die ihren täglichen Schulweg mit einem motorisierten Zweirad zurücklegen. Es dürfte jedoch unbestritten sein, dass Benutzer von motorisierten Zweirädern im Vergleich zu allen anderen Verkehrsteilnehmern eine Minderheit darstellen.

Angezeigte Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg nach Art der Verkehrsbeteiligung (einschließlich Kindergarten und Hochschule):

	1995	1997
Fußgänger	6.055	6.550
Fahrrad	34.424	33.987
Motorisiertes Zweirad	**5.307**	**8.077**
PKW	9.898	10.414
Schulbus	2.753	3.131
Sonst.Bus/Sonst.öffentl. Verkehrsmittel	839	643
Schienenfahrzeug	637	244
Sonstige	2.894	2.800
Summe	62.807	65.846

Quelle: BUK

Das hohe Risiko motorisierter Zweiradfahrer geht aus diesen Zahlen deutlich hervor. Es begründet sich gegenüber dem PKW insbesondere aus der fehlenden Knautschzone und gegenüber dem Fahrrad aus dem höheren Tempo. Bei rund der Hälfte aller Unfälle motorisierter Zweiradfahrer waren nicht die Zweiradfahrer die Hauptunfallverursacher, sondern Fahrer von PKWs oder LKWs. Der Grund dürfte darin liegen, dass sie wegen ihrer schmalen Silhouette und ihrer unterschätzten Geschwindigkeit oft nur schwer einschätzbar sind.

Gegenüber dem Fahrrad schneidet das motorisierte Zweirad besonders in der Todesfall-Statistik wesentlich schlechter ab.

Von 1989 bis 1995 starben bei Schulwegunfällen 79 Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder. Im gleichen Zeitraum verunglückten 67 Rad fahrende Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg.

Man unterscheidet folgende motorisierte Zweiräder (s. auch Tabelle S. 46):

1) **Leichtmofa:**
Fahrrad mit Hilfsmotor, Hubraum nicht mehr als 30 cm^3, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH) nicht mehr als 20 km/h, keine Helmpflicht.

2) **Mofa 25:**
Fahrrad mit Hilfsmotor, Hubraum nicht mehr als 50 cm^3, bbH nicht mehr als 25 km/h, Helmpflicht.

3) **Kleinkraftrad** (z. B. Mokick):
Hubraum nicht mehr als 50 cm^3.Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: Hier ist durch EU-Recht eine Änderung eingetreten. Die Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder beträgt künftig nur noch 45 km/h (bisher 50 km/h). Alle Krafträder, die mehr als 50 cm^3 oder mehr als 45 km/h Höchstgeschwindigkeit aufweisen, sind künftig der Gruppe der Motorräder zugeordnet.

4) **Fahrrad mit Hilfsmotor** (z. B. Moped):
Fahrräder mit Hilfsmotor weisen – außer der Motorisierung – die Merkmale eines Fahrrades auf (z. B. Tretkurbel, Pedale). Es gelten die gleichen Bestimmungen wie für Kleinkrafträder.

5) **Leichtkraftrad:**
Hubraum größer als 50 cm^3, jedoch nicht mehr als 125 cm^3,Leistung maximal 11 Kilowatt (kw), bbH bis zum vollendeten 18. Lebensjahr 80 km/h, ab 19 Jahre keine bbH.

6) **Leistungsbeschränktes Motorrad:**
Nennleistung max. 25 kW. Das Verhältnis von Leistung zu Leergewicht darf nicht mehr als 0,16 KW/kg betragen.

7) **Leistungsunbeschränktes Motorrad:**
Hubraum mehr als 125 cm^3, die Leistung darf mehr als 0,16 KW pro Kilogramm Gewicht betragen, die Höchstgeschwindigkeit ist nicht begrenzt.

Motorroller

Motorroller gibt es praktisch in allen Kategorien, nicht nur als Kleinkrafträder. Sie stellen eine bestimmte Bauart von Motorrädern dar. Sie haben i. d. R. einen von beiden Seiten zugänglichen Fußraum mit Bodenblech und Abschirmung nach vorn.

Führerscheine bzw. Berechtigungsausweise

Leichtmofas und Mofas 25 dürfen bereits von 15-jährigen gefahren werden; hierzu genügt eine Prüfbescheinigung, für alle sonstigen motorisierten Zweiräder ist ein Führerschein erforderlich (ab 16 Jahren). (Näheres siehe Tabelle Seite 46, rechte Spalte).

Das Ausbildungs- und Trainingsangebot für motorisierte Zweiräder ist in den Bundesländern im Bereich Mofa unterschiedlich. In einigen Bundesländern können die Prüfbescheinigungen für den theoretischen Teil der Prüfung für das Leichtmofa und das Mofa 25 in der Schule erworben werden. Alle sonstigen Bescheinigungen und Führerscheine für motorisierte Zweiräder können nur in einer Fahrschule erworben werden.

	Hubraum (in cm^3) und Leistung	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (in km/h)	Helmpflicht	Mindestalter	Führerschein
1 Leichtmofa	nicht mehr als 30	max. 20	nein	15	Prüfbericht
2 Mofa 25	nicht mehr als 50	max. 25	ja	15	Prüfbescheinigung**
3 Kleinkraftrad, z. B. Mokick	nicht mehr als 50	max. 50	ja	16	Klasse M (früher 4)**
4 Fahrrad mit Hilfsmotor, z. B. Moped	nicht mehr als 50	max. 50	ja	16	Klasse M (früher 4)**
5 Leichtkraftrad	nicht mehr als 125	max. 80*	ja	16	Klasse A1 (früher 1b)
6 leistungsbeschränktes Motorrad	Nennleistung max. 25 kW. Verhältnis Leistung/ Leergewicht max. 0,16 kW/kg		ja	18	Klasse A (früher 1a)
7 leistungsunbeschränktes Motorrad	Hubraum mehr als 125 Geschw. mehr als 50 km/h, Leistung mehr als 25 kW oder mehr als 0,16 kW/kg		ja	20 + 4000 km Fahrpraxis (Klasse 1a)	Klasse A (früher 1)

* wenn das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet ist
** und Versicherungsnachweis

O

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Wie bei allen anderen Verkehrsmitteln gibt es keine exakten Angaben über die Zahl der Schüler, die ihren Schulweg mit dem ÖPNV, d. h. mit Bussen und Bahnen zurücklegen.

Unfallhäufigkeit:
Von den im Jahr 1997 angezeigten 65.845 Straßenverkehrsunfällen auf dem Schulweg ereigneten sich 244 im Schienenverkehr und 643 bei der Benutzung sonstiger öffentlicher Verkehrsmittel. Das sind zusammen 1,4 %.
Aus diesen niedrigen Werten kann man folgern, dass es mit relativ wenig Risiko verbunden ist, den Schulweg mit dem ÖPNV zurückzulegen.

Zurzeit ist die Zahl von öffentlichen Buslinien eher zunehmend – während die Zahl der Schulbuslinien gleichzeitig abnimmt. Die Gründe hierfür sind wohl u. a. im gegenwärtigen politischen Trend zu suchen, den Bürgern ein möglichst dichtes Liniennetz anzubieten, um ihnen den ökologisch sinnvollen Schritt weg von der Benützung des eigenen Autos zu erleichtern.

Bei einem Vergleich mit dem Schulbusverkehr kann der ÖPNV sowohl Vorteile (+) als auch Nachteile (–) vorweisen (siehe Tabelle auf der nächsten Seite).

Keinen Unterschied zwischen Schulbussen und ÖPNV-Bussen gibt es seit August 1995 in der Regelung des § 20 StVO, der das Verhalten von Kraftfahrern an Bushaltestellen festschreibt → *Haltestellen*.

Als Beitrag zur schulischen Verkehrserziehung haben in den vergangenen Jahren verschiedene Verkehrsverbunde **Unterrichtshilfen** veröffentlicht (Folien, Arbeitsblätter, Poster, Unterrichtsvorschläge usw.). Mit ihrer Hilfe ist es möglich, den Schülern anhand des regionalen ÖPNV-Angebotes verkehrs-, sicherheits- und umwelterzieherische Unterrichtsinhalte anschaulich zu vermitteln.
Schulmedien folgender Verkehrsverbunde und anderer Anbieter sind derzeit bekannt:

- Autokraft GmbH Kiel
- Hamburger Verkehrsverbund HVV
- G. Hoberg (Konzepte GmbH Bonn)
- Kölner Verkehrsbetriebe,
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV
- Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Stadtwerke Aschaffenburg
- Stuttgarter Straßenbahnen AG,
- Verband deutscher Verkehrsunternehmen VDV
- Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg VAG
- Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg VRS

Adressen und weitere Informationen:
Prof. Dr. Maria Limbourg,
Universität GH Essen, Fachbereich 2,
45117 Essen.

Vorteile des ÖPNV	Nachteile des ÖPNV
mehrere Fahrangebote täglich	Starrer Fahrplan, weniger Flexibilität, z. B. bei Unterrichtsausfall
weniger Disziplinprobleme im Bus, wenn erwachsene Fahrgäste anwesend sind	i. d. R. kein Einsatz von Schulbus-begleitern und Schulbuslotsen
I. d. R. geeignete, moderne Busse	Schüler müssen auf den Bus warten, statt umgekehrt
	Nur kurze Bus-Aufenthaltszeit an der Schulhaltestelle
	Fahrschein / Fahrkarte nötig
	Bus darf nur an den ausgewiesenen Haltestellen halten
	Keine spezielle Kennzeichnung der Busse und der Haltestellen vorgeschrieben

Organisationen

Institutionen, Verbände, Vereine, Behörden

In Deutschland gibt es eine große Zahl von Organisationen, die sich mit Verkehrssicherheit im Allgemeinen oder mit Schulwegsicherheit im Besonderen befassen.

Man unterscheidet Vereinigungen, die sich ausschließlich mit Verkehrssicherheit befassen, (z.B. Verkehrswacht) und Organisationen, die die Verkehrssicherheitsarbeit sozusagen »nebenbei« betreiben, z. B. als Sponsor (Automobilverbände, Banken, Versicherungen, Firmen).

Eine umfangreiche Aufzählung der Verkehrssicherheitsorganisationen in Deutschland mit sehr gutem Adressenmaterial und ausführlicher Tätigkeits- und Projektbeschreibung enthält die Broschüre **»Handbuch für Verkehrssicherheit – Schlüssel für Programme und Aktionen«** (Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, kostenlos erhältlich beim DVR, Beueler Bahnhofsplatz 16, 53222 Bonn, Tel.: 02 28-4 00 01-0).

Die folgende Aufstellung ist unvollständig und soll nur beispielhaft die Vielfalt der Einrichtungen zeigen:

Bundesweit tätige Vereinigungen:

- Automobilfirmen
- Automobilverbände
- Bruderhilfe Kassel
- Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr
- Bund der Verkehrserzieher
- Bundesanstalt für Straßenwesen BASt
- Bundesverband der Unfallkassen BUK
- Deutsche Verkehrswacht DVW
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR
- Fahrlehrerverbände und Fahrschulen
- Fahrradverbände und -vereine
- Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft
- Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften
- Mineralölkonzerne
- Reifenhersteller
- Verlage

Auf Regionalebene tätige Vereinigungen:
Landes- und Regionalverbände der genannten Organisationen, z. B.:
- Landes-, Kreis- und Gebietsverkehrswachten
- ADAC-Geschäftsbereiche und -Ortsverbände
- Gemeindeunfallversicherungsverbände, Unfallkassen und regionale Berufsgenossenschaften sowie
- Innenministerien und -senatoren der Länder
- ÖPNV-Verkehrsverbunde
- Polizeidienststellen
- Sparkassen und Raiffeisenbanken
- Technische Überwachungsvereine
- Aktion Sicher zur Schule – sicher nach Hause (nur in Bayern)

P

Parken und Halten

Gute Sichtbeziehungen sind lebenswichtig. Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand können gefährliche **Sichthindernisse** sein: Häufig verdecken Autos dort, wo Schulkinder die Fahrbahn überqueren müssen, die Sicht so vollständig, dass sich Autofahrer und Kind nicht rechtzeitig sehen können. Mangelnde Sicht ist eine Hauptursache für die meist schweren Fußgängerunfälle. Deshalb ist es wichtig, dass die Verkehrsbehörden an besonders gefährlichen Stellen ein Haltverbot (Straßenverkehrs-Ordnung, Zeichen 283) anordnen. Erfahrungsgemäß kann ein Halt- bzw. Parkverbot häufig nur gemeinsam mit → *baulichen Maßnahmen* und angemessener → *Überwachung* durchgesetzt werden.
Empfehlenswert ist es außerdem, die geltenden Parkregelungen im Schuleinzugsbereich insgesamt zu überprüfen und das Parken ggf. neu zu ordnen:

– So viele Fahrbahnseiten – insbesondere Gehwege – wie möglich von parkenden Fahrzeugen freihalten: Poller, Sperrgitter, Pflanzbeete usw. sind hier eine wirkungsvolle und kostengünstige Möglichkeit. Parkstände können häufig wechselseitig auf Fahrbahnen geschaffen und mit Versätzen (→ *Tempo 30*) kombiniert werden.

– Parkmöglichkeiten unmittelbar an Kreuzungen und anderen gefährlichen Überquerungsstellen beseitigen.

An manchen Stellen genügt ein punktueller Schutz, etwa dort, wo eine Verkehrsstraße ausschließlich an einer Stelle überquert wird. Hier hilft z. B. eine → *Mittelinsel* bei gleichzeitigem Wegnehmen von Parkständen an dieser Stelle.
Viele Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht oder von der Schule abgeholt. Oft halten die Eltern vor dem Schuleingang gedankenlos so, dass die Kinder die Straße überqueren müssen und das eigene Fahrzeug für nachfolgende oder entgegenkommende Autos ein gefährliches Sichthindernis darstellt. Notwendig sind auch hier bauliche Maßnahmen, damit die Eltern automatisch an weniger gefährlichen Stellen halten → *Haltestellen* (Abbildung).

Literatur (ISK):
- Tempo 30-Zonen. Auswahl und Einrichtung. Empfehlungen Nr. 8. Köln 1990

Personenkraftwagen (PKW)

Die PKW- Benutzung ist für die Wege- und Unfallsicherheit von Kindern in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung:

1) Angemessene Sicherung beim →*Mitfahren von Kindern im PKW.*

2) bei Schülern/innen im jungen Erwachsenenalter, die selbst die PKW- Fahrerlaubnis erworben haben (→ *Fahranfänger*).

3) in Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl von → *Eltern* auf Kindergarten- und Schulwegen, in zweierlei Hinsicht:

a) Die Beförderung von Kindern mit dem PKW auch auf kürzeren Strecken vermindert die Lernmöglichkeiten zum Erwerb der Verhaltenssicherheit als → *Fußgänger* und des → *Gefahrenbewusstseins*.

b) Haltende Fahrzeuge von Eltern vor Kindergärten und Schulen erhöhen die Gefährdung der eigenen wie fremder Kinder.

4) Parkende Fahrzeuge als Sichthindernisse bei der Straßenüberquerung sind eine der häufigsten Unfallursachen von Kindern.

Kleinbusse (max. 8 Fahrgäste) sind Personenkraftwagen im Sinne der StVZO. Auch wenn sie im Schulbusverkehr eingesetzt werden, gelten für sie deshalb die einschlägigen Bestimmungen für PKW (z. B. Anschnallpflicht).

R

Radfahrausbildung

Die Radfahrausbildung in der Grundschule und in der Förderschule gehört zu den ältesten und bekanntesten Maßnahmen der Verkehrserziehung. Sie ist in den alten Bundesländern flächendeckend verbreitet und setzt sich auch in den neuen Bundesländern zunehmend durch.

Sie wurde in Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei – unter Beteiligung des Jugendwerks der Deutschen Shell – für Kinder der 3. und 4. Grundschulklassen entwickelt. Es handelte sich um eine dem Modell der Fahrschulausbildung nachempfundene Ausbildung mit einem vorbereitenden theoretischen Teil, den die Schule zu bestreiten hatte, und einem praktischen Teil, der von der Polizei betreut wurde, mit jeweils abschließender Prüfung. Wer beide Prüfungen bestanden hatte, bekam den sog. »Fahrradführerschein«. Die Inhalte der Ausbildung waren nahezu ausschließlich an den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung orientiert.

Die Grundstrukturen dieses Modells haben sich in langjähriger Tradition verfestigt und bestimmen die verkehrserzieherische Praxis zum Teil noch bis heute. Neuere verkehrspädagogische Konzeptionen (ca. seit 1989) nehmen jedoch z.T. erhebliche Modifikationen vor. Die wichtigsten Reformtendenzen sind dabei:

Kontinuität: Viele Grund- und Förderschulen bieten heute bereits ab dem ersten Jahrgang ein vorbereitendes Training an. Aufbauend auf den psychomotorischen

Übungen ohne Rad (→ *Bewegungserziehung*) wird dabei Fahren in spielerischer Form im Schonraum erlernt. Seit einigen Jahren gewinnt dabei der **Kinderroller** auch schon im Vorschulbereich wieder zunehmende Bedeutung. Die vorbereitenden Übungen sind noch nicht ausdrücklich an den Vorschriften der StVO und den Verhaltensstandards für Radler im Straßenverkehr orientiert. Das Training führt von einfachen Formen des Umgangs mit dem Roller und dem Rad zu komplexen Handlungen, bei denen mehrere (psychische und motorische) Anforderungen in Kombination zu bewältigen sind. Der Schwerpunkt der Radfahrausbildung liegt im 3./4. Schuljahr. Auch an vielen Schulen des Sekundarbereichs sind Fahrradprojekte fester Bestandteil des Schulprofils.

Wirklichkeitsnähe: Durch das Aufsuchen von Lernorten des Straßenverkehrs, die Berücksichtigung lokaler und regionaler Besonderheiten kann die Radfahrausbildung realistisch gestaltet werden. Viele Schulen führen heute Teile der Radfahrausbildung im öffentlichen Verkehr durch. Es haben sich in der Praxis verschiedene Verfahren herausgebildet, die es auch in Großstädten ohne besonders ausgeprägte Fahrradinfrastruktur (Radwege etc.) gestatten, unter realistischen Verkehrsbedingungen zu üben. Zur Unterstützung der Polizei ist dabei die aktive Beteiligung von Lehrkräften und Eltern erforderlich. Für die teilnehmenden Kinder und ihre Betreuer besteht Unfallversicherungsschutz (→ *Schülerunfallversicherung*). Schonräume (Schulhöfe, Verkehrsgärten) werden zur Vorbereitung genutzt.

Konstitutiv für die Radfahrausbildung ist die **Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei**. Die Beamtinnen und Beamten der Polizei erfüllen bei der Betreuung der Jugendverkehrsschulen eine wichtige Aufgabe. Ihr Einsatz ist besonders bei der Ausbildung im öffentlichen Verkehrsraum unerlässlich.

Die **methodische Vielfalt** moderner Radfahrausbildung kommt den pädagogischen Standards der geöffneten Schule entgegen: Handlungsorientierung, das Aufsuchen außerschulischer Lernorte, Beobachtungen und Untersuchungen vor Ort machen die Radfahrausbildung zu einer attraktiven pädagogischen Maßnahme. (→ *Methoden der Verkehrserziehung*)

Den Abschluss der Radfahrausbildung bildet eine **Lernkontrolle** im 4. Schuljahr, die für die Kinder eine wichtige Motivation sein kann. Im Allgemeinen wird jedoch heute darauf geachtet, dass der Charakter einer »Führerscheinprüfung« vermieden wird, um bei Eltern und Kindern nicht einer unbegründeten Sicherheitsillusion Vorschub zu leisten. Nur in Ausnahmefällen wird Kindern das Radfahren zur Schule vor Abschluss der Radfahrausbildung gestattet. Klassenfahrten mit dem Rad werden in der Regel erst nach der Radfahrausbildung genehmigt. Die bestandene Lernkontrolle bietet jedoch nur einen groben Anhaltspunkt; die Sicherheit auf dem Fahrrad wird wesentlich vom Grad der psychomotorischen Reifung bestimmt.

Länderspezifische Regelungen der Radfahrausbildung sind den jeweiligen Erlassen der Kultusbehörden zu entnehmen.

Literatur:
siehe »Fahrrad«

Radverkehrsanlagen, Radwege

In weiterführenden Schulen kommt ein großer Teil der Schüler mit dem Fahrrad zur Schule. Deshalb umfasst die Schulwegsicherung für die Sekundarstufe insbesondere Empfehlungen für Schulwege mit dem Fahrrad (→ *Schulwegpläne* oder spezielle Radwegpläne) und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur.

Das Ziel der hier maßgebenden »Empfehlungen für Radverkehrsanlagen« (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen besteht darin, einheitliche Lösungen zu zeigen, die von allen Verkehrsteilnehmern leicht verstanden werden können. Im Mittelpunkt stehen sichere und direkte Verbindungen, die von den Radfahrern auch akzeptiert werden.

Ein Radverkehrsnetz kann aus folgenden Elementen bestehen:

– **Radwege** sollten dann angelegt werden, wenn hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, die Straße stark verkehrsbelastet ist und ein hoher Parkdruck besteht. Sie müssen mindestens 1,60 m, besser 2,0 m breit sein zzgl. eines Schutzstreifens. Im Zweifel ist es besser, keinen Radweg als einen zu schmalen Radweg anzulegen.

Die Benutzung von Radwegen wird im Allgemeinen als ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von Radlern, bes. von Rad fahrenden Kindern verstanden. Nicht zuletzt aus diesem Grund gibt es eine Benutzungspflicht, bei der Radwege durch Gebotsschild ausgewiesen sind. Radfahrer sind jedoch nicht durchweg sicherer, wenn sie den Radweg benutzen. Es gibt spezifische Gefahrenstellen, die Radler unbedingt kennen sollten.

– **Radfahrstreifen** bieten vor allem aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern eine gute Möglichkeit, wenn die Straße von ca. 10.000 bis 18.000 Fahrzeugen täglich befahren wird. Ihre Regelbreite beträgt 1,60 m plus Markierung. Sie sind häufig rot eingefärbt (Abbildung).

– **Angebotsstreifen** (nach StVO auch als »Schutzstreifen für Radfahrer« bezeichnet) kommen bei Fahrbahnbreiten in Betracht, die die Anlage anspruchsgerechter Radfahrstreifen nicht ermöglichen. Ein Befahren des Angebotsstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr ist hier – anders als bei Radfahrstreifen – erlaubt. Ihre Mindestbreite beträgt 1,25 m plus Markierung.

– **Mischverkehr** des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn ist der Standardfall auf allen Straßen, die von weniger als ca. 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren werden.

Neuerdings ist im Ausnahmefall auch die Einrichtung sog. Fahrradstraßen (StVO, Zeichen 242) möglich. Sie kommen in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Kfz-Verkehr darf hier nur ausnahmsweise zugelassen werden und ist möglichst auf den Anliegerverkehr zu beschränken. Die Einhaltung mäßiger Geschwindigkeit soll dann durch bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden.

Mit Aufpflasterungen werden Autofahrer wirksam gebremst. An Plateaupflasterungen (→ *Tempo 30*) fahren Radfahrer ungehindert vorbei.

An ampelgeregelten Kreuzungen und Einmündungen wirkt ein Vorlaufgrün für Radfahrer sicherheitsfördernd. Die Kriterien für die geeignete Radverkehrsanlage und Einzelheiten sind in den ERA näher beschrieben.

Überall, wo separat geführte Radwege in den Schnittbereich der Fahrbahnen für motorisierten Verkehr kommen, sind sie sogar überdurchschnittlich gefährlich. Im Kreuzungsbereich rechnen Kraftfahrer, die nach rechts oder links abbiegen, vielfach nicht mit Radlern, selbst wenn diese vorfahrtsberechtigt sind bzw. Vorrang haben.

Besonders gefährlich ist das Fahren auf links verlaufenden Radwegen. Autofahrer achten an Kreuzungen und Einmündungen primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrers von rechts sich nähernde Radfahrer werden sehr leicht übersehen. Im Schuleinzugsbereich sind solche Stellen oft zusätzlich durch Bebauung oder Bepflanzung unübersichtlich. Nur wer dieses Problemgemenge durchschaut und sich in die Situation anderer Verkehrsteilnehmer hineinversetzen kann, ist in der Lage sich hinreichend zu schützen.

An Ein- und Ausfahrten, die den Radweg kreuzen, kommt es häufig zu Zusammenstößen. Z.T. sind sie so angelegt, dass sich ein ausfahrender PKW-Fahrer erst dann einen Überblick verschaffen kann, wenn sich ein Teil seines Fahrzeugs bereits auf dem Radweg befindet. Das verlangt vom Radler ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein und situative Flexibilität, d.h. er darf sich nicht einfach auf seinen Vorrang verlassen.

Infolge mangelnder Wartung (Scherben, Schlaglöcher etc.), fehlender Winterräumung, unerlaubt abgestellter Fahrzeuge, Baustellen usw. sind Radwege stellenweise nicht oder nur eingeschränkt benutzbar. Das verlangt kompetente Entscheidungen des Radlers und ggf. ein zusätzliches Einfädeln in den Straßenraum.

Medien:
- ISK: Radverkehrsanlagen – Einführung zu den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 1995
- ISK: Radverkehrsanlagen (Video), Köln 1995
- ISK: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen/Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Köln 1995
- ADAC: Radverkehr in Städten und Gemeinden, München 1995.

Rechtsgrundlagen

Die wichtigsten deutschen Bundesgesetze und Verordnungen im Zusammenhang mit Schulweg-Sicherheitsfragen:

Straßenverkehrsgesetz (StVG)

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
- Fahrerlaubnisverordnung (FeV)
- Sonstige Verordnungen
  z.B. Fahrzeugteileverordnung
  Autobahnrichtgeschwindigkeitsverordnung usw.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist das »Grundgesetz des Straßenverkehrs« (Dr. Seidenstecher, Kommentar zur StVO, Becksche Verlagsbuchhandlung, München). Sie wendet sich an jedermann und regelt die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr, selbst dann wenn es sich um Fortbewegungsmittel handelt, die eigentlich gar keine Fahrzeuge sind (z.B. → *Inlineskates*). Sie ist aber auch – vorrangig – eine Art »Unfallverhütungsvorschrift« (Seidenstecher), die zur Verringerung der Unfallzahlen beitragen soll.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regelt, wie der Name sagt, unter welchen technischen und organisatorischen Voraussetzungen Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vom 18. August 1998 hat ihre Grundlage in der Vereinheitlichung des Führerscheinrechts innerhalb der Europäischen Union und enthält die früher in der StVZO enthaltenen, novellierten, personenbezogenen Regelungen der Berechtigung zur Führung von Kraftfahrzeugen.

Personenbeförderungsgesetz (PbefG)

- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung)
- Sonstige Verordnungen, z.B. Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die BOKraft wendet sich an alle Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen befördern und die den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen.

Jedoch bestimmt die Freistellungsverordnung, dass einige Unternehmen – nämlich wenn sie durch oder für Schulträger Schülerbeförderung betreiben oder wenn sie Behinderte zu den Betreuungseinrichtungen fahren – von den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes befreit sind. Diese Befreiung befreit jedoch nicht von einigen Vorschriften der BOKraft (z.B. Pflichten des Unternehmers, Verhalten des Personals, Verhalten von Fahrgästen).

siehe auch → *Schulbusverkehr*

Literatur:

- Mit dem Bus zur Schule (GUV 57.1.33)

S

Schulbusverkehr

Schulbusverkehr ist die Beförderung von Schülern zum Unterricht und nach Hause mit eigens hierfür zur Verfügung gestellten Bussen. Er wird auch »freigestellter Schulbusverkehr« genannt, da er unter gewissen Voraussetzungen von den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) befreit ist. Dies betrifft insbesondere die Genehmigungspflicht (Näheres: Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz, siehe GUV 57.1.33 »Mit dem Bus zur Schule«).

Im weiteren Sinn wird der Begriff »Schulbusverkehr« oft auch für den → *Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)* verwendet, wenn er Schülerbeförderung betreibt, – auch wenn noch andere Fahrgäste mitfahren.

Wie für die Sicherheit bei der Schülerbeförderung gesorgt werden soll, ist in der StVO, der StVZO, der BOKraft und dem Personenbeförderungsgesetz geregelt.

Eine auch für Laien leicht lesbare Erläuterung und Zusammenfassung der wichtigsten sicherheitsrelevanten Aussagen dieser Vorschriften stellt der **»Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden«** des Bundesministeriums für Verkehr (Bundesverkehrsblatt, siehe auch GUV 57.1.33) dar.

Statistisch gesehen ist Schulbusverkehr eine der sichersten Beförderungsarten: Obwohl täglich Millionen Schülerinnen und Schüler mit dem Schul- oder ÖPNV-Bus fahren, zählten die gesetzlichen Unfallversicherungsträger 1997 bei der Benützung dieser Verkehrsmittel auf dem Schulweg »nur« 3.774 Verletzte; das entspricht einem Anteil von 5,8 %.

Bezogen auf den reinen (freigestellten) Schulbusverkehr, in dem 3.131 verletzte Kinder und Jugendliche gezählt wurden, verteilen sich die Unfälle wie folgt:

Unfallort, -zeit	Anteil
Warten an der Haltestelle	23,5 %
Einsteigen. Aussteigen	23,9 %
im Bus	48,9 %
Überqueren der Fahrbahn	3,7 %

Trotz der vergleichsweise geringen Unfallhäufigkeit wird der Schulbusverkehr als problematisch betrachtet. Die Gründe liegen vorwiegend in der Unzufriedenheit über das **Schülerverhalten** im Bus (Hackordnung, Aggressionen, Disziplinmangel), über **überfüllte Busse** und über oftmals ungeeignete, veraltete, teilweise **unsichere Fahrzeuge.**

Zur Finanzierung und zur Zuständigkeit in Sicherheitsfragen: → *Beförderungspflicht*

Die am häufigsten auftretenden Fragen bezüglich Stehplätzen, Anschnallpflicht und Höchstbelegung lassen sich mit der Tabelle (Belegung von Schulbussen) auf der nächsten Seite beantworten.

Problemlösungen:

Nur durch ein Paket von Maßnahmen lassen sich die Probleme und Sicherheitsmängel im Schulbusverkehr wirkungsvoll beseitigen:

1) Probleme an Haltestellen:
→ *Haltestellen*

2) Busse: Die technischen Bestimmungen für Schulbusse und einige darüber hinausgehende Forderungen sind im »Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die für die Schülerbeförderung eingesetzt werden« des Bundesministers für Verkehr vom Mai 1996 zusammengefasst (VKBl 10/1996, Verkehrsblatt-Verlag Dortmund). Es ist Sache der Schulbusträger (z. B. Gemeinden, Städte, Kreise) die Einhaltung der Inhalte dieses Kataloges in ihren Verträgen mit den Busunternehmern verbindlich zu machen.

3) Schulung, Verkehrserziehung: Sowohl Busfahrern (Busfahrer-Seminare) als auch

Schülern (Unterricht) müssen immer wieder die Risiken und Lösungsmöglichkeiten einsehbar und nachvollziehbar veranschaulicht werden. Eine besondere Bedeutung hat dabei im schulischen Verkehrsunterricht der sozialkundliche Aspekt (Rücksichtnahme, Gruppenverhalten).

Ergänzend zur Schulung der Schulbusfahrer ist auf ein Merkblatt für Schulbusfahrer hinzuweisen. Es befindet sich im Anhang des o.e. Anforderungskataloges.

4) Schulbusverträge: Eine der wichtigsten Lösungskomponenten ist die Bereitschaft

---

Belegung von Schulbussen (nach § 21 StVO und § 34a StVZO)

	Stehplätze erlaubt? [1]	Anschnallen Pflicht?	Maximale Fahrgastanzahl (Berechnungsbeispiel für KOM: 57 Sitzplätze +42 Stehplätze)	
			Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr [2]	Personen ab 13 Jahre
KOM als Schulbus	ja [3]	nein	99	99
KOM im Gelegenheitsverkehr	nein	ja [4]	57	57
KOM im öffentl. Linienverkehr (ÖPNV)	ja [5]	nein	99	99
Kleinbus (1+8)	nein [6]	ja [7]	1+8 [8]	1+8

Erläuterungen:

KOM = Kraftomnibus mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen

1) = Busse mit stehenden Fahrgästen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht schneller als 60 km/h fahren (StVO § 3 (3) 2b).

2) = Auch wenn mehr als zwei Kinder auf zwei Sitzplätzen Platz nehmen, dürfen die angegebenen Maximalzahlen nicht überschritten werden.

3) = Stehplätze können jedoch durch Schulbusvertrag unterbunden oder eingeschränkt werden (z.B. auf max. 15 km Schulweglänge oder 25 Minuten Fahrtdauer).

4) = Wenn der Bus mit Gurten ausgestattet ist (neuere Bauart oder Erstzulassung nach dem 1.10.99). Auch Kinder haben die Gurte für Erwachsene anzulegen. Spezielle Kindersitze für Kinder bis zum voll. 12. Lebensjahr sind zu verwenden bei Bussen mit weniger als 3,5 t Gesamtgewicht.

5) = Untersagung durch Genehmigungsbehörde ist jedoch möglich, wenn es sich nicht um Orts- oder Nachbarortsverkehr handelt.

6) = Stehplätze in Kleinbussen sind keine »bestimmungsgemäße Verwendung«; Kfz-Versicherungsschutz kann versagt werden; Verstoß gegen §13 StVO

7) = Anschnallen von Kindern bis zum 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind: nur in geeigneten und zugelassenen Kindersicherungssystemen (siehe § 21a StVO)

8) = oder mehr, wenn mehr geeignete und zugelassene Kindersicherungssysteme vorhanden sind.

der kommunalen Entscheidungsträger ausreichende Finanzmittel einzuplanen und den dadurch finanzierbaren Sicherheitszuwachs (z.B. mehr Sitzplätze) in den Verträgen mit den Busunternehmern verbindlich zu machen. Als Vorschlag hierfür hat z.B. das Bayerische Kultusministerium einen entsprechenden Mustervertrag veröffentlicht (siehe GUV 57.1.33).

5) Aufsicht: Es gibt keine Vorschrift, die ausdrücklich verlangt, dass in Schulbussen oder an Haltestellen Aufsichtspersonen eingesetzt werden müssen. Es ist den Trägern des Schulbusverkehrs selbst überlassen, auf welche Weise sie für die Sicherheit sorgen. Unbestritten ist jedoch, dass Erwachsene (Schulbusbegleiter) oder Schüler (Schulbuslotsen), die im Bus mitfahren oder an Haltestellen für Sicherheit und Ordnung sorgen, sich seit vielen Jahren bewährt haben und als eine der wirkungsvollsten Maßnahmen zur Problemlösung im Schulbusverkehr bezeichnet werden können. → *Schulwegdienste*

In **Kindergartenbussen** bzw. bei Kindergartenkindern in Schul- oder Linienbussen sind Aufsichtspersonen nach Ansicht von Verkehrspsychologen unverzichtbar. Dies gilt vor allem auf dem Heimweg: Wer kümmert sich um das Kind, wenn es z.B. einmal nicht von der Haltestelle abgeholt wird? Wer sichert ggf. die Fahrbahnüberquerung? → *Kindergartenweg*

6) Runder Tisch: Um zu verhindern, dass Problemlösungen einseitig und unvollständig ablaufen, ist – wie in allen Schulwegangelegenheiten – die Durchführung von Gesprächsrunden zu empfehlen. An ihnen sollten teilnehmen: Schulbusträger (z.B. die Kommune), Schulleitung, Elternvertreter, Schülermitverwaltung, Busunternehmer, Polizei, Kreisverwaltung, eventuell Verkehrswacht, Automobilclubs, Presse usw.

Literatur:

- Mit dem Bus zur Schule, BUK 1997 (Best.-Nr. GUV 57.1.33)
- Schuster, G.: Beitrag über Schulbus. In: Handbuch Schulverkehrserziehung. DVR (Hrsg.). Bonn 1992

Schülerlotsen

(→ *Schulwegdienste*)

Seit mehr als 40 Jahren gibt es in Deutschland ebenso wie in vielen anderen Ländern den organisierten Schülerlotsendienst. Schülerlotsen sind in der Regel selber Schüler, die mindestens 13 Jahre alt sein sowie die 7. Klasse besucht haben müssen und sich freiwillig zur Verfügung stellen. Die Klassenlehrer sind an der Auswahl beteiligt, die Eltern müssen ihr Einverständnis schriftlich erklären. In einigen Bundesländern werden auch Schülereltern als Schulweghelfer aktiv, teilweise existieren hierzu auch besondere Erlasse. → *Schulwegdienste*

Aufgrund dieser verschiedenen Funktionen der Schülerlotsen werden sie in der StVO seit einigen Jahren als »Verkehrshelfer« bezeichnet.

Die meisten Bundesländer haben ihre Tätigkeit in eigenen Erlassen oder Verwaltungsvorschriften geregelt. Auch wenn die Regelungen teilweise voneinander abweichen, gilt für die Einrichtung eines Schülerlotsendienstes generell: Er kann von der Schulleitung, dem Elternbeirat oder der Schülermitverwaltung vorgeschlagen werden. Auch die örtliche Polizeidienststelle, die Straßenverkehrsbehörde oder die Verkehrswacht können aktiv werden.

Über die Einrichtung des Schülerlotsendienstes entscheidet der Schulträger. Wenn nötig, ordnet die Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung des Verkehrszeichens 356 StVO »Verkehrshelfer« an, um einen Übergang für die anderen Verkehrsteilnehmer deutlich zu kennzeichnen.

Die wichtigste Aufgabe der Schülerlotsen ist es, vor Schulbeginn und nach Schulende jüngere und unerfahrene Mitschüler über die Straße zu führen und ihren Schulweg an gefährlichen Stellen zu sichern.

Schülerlotsen werden für ihre Tätigkeit von Polizeibeamten ausgebildet und geprüft; die Ausbildung beträgt 6 bis 12 Stunden und beinhaltet auch praktische Übungen im Straßenverkehr. Grundsätzlich gilt jedoch: Sie sind keine Polizisten, dürfen also nicht regelnd in den Verkehr eingreifen. Sie müssen eine ausreichend große Lücke im Straßenverkehr abwarten und die Absicht, dass Schüler überqueren wollen, mit der Winkerkelle rechtzeitig bekannt geben. Sie führen danach die Schüler möglichst in Gruppen über die Fahrbahn.

Die Polizeibeamten beaufsichtigen vor allem die neuen Schülerlotsen und bieten auch später noch Fortbildungsmaßnahmen an. Eine bundesweite Anerkennung erfahren die Schüler im jährlichen Schülerlotsen-Wettbewerb. Auf lokaler Ebene werden sie in der Regel von der örtlichen Verkehrswacht betreut (Warnkleidung, gemeinsame Ausflüge und Feiern). Sie sind während ihrer Tätigkeit durch die gesetzliche Unfallversicherung versichert und kommen wegen ihrer hoheitlichen Tätigkeit in den Genuss der staatlichen Amtshaftung (→ *Haftung*).

Schülerunfallversicherung

Die gesetzliche Unfallversicherung ist ein Teil des deutschen Sozialversicherungssystems und im Sozialgesetzbuch 7. Buch geregelt. Sie hat die Aufgabe, mit allen geeigneten Mitteln Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu verhüten sowie nach dem Eintritt von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Versicherten mit allen geeigneten Mitteln wieder herzustellen und sie durch Geldleistungen zu entschädigen.

Gemäß § 2 Absatz 1 Nr. 8 SGB VII sind alle Kinder während des Besuchs von Tageseinrichtungen und Schüler während des Besuchs von allgemein- oder berufsbildenden Schulen und während der Teilnahme an unmittelbar vor oder nach dem Unterricht von der Schule oder im Zusammenwirken mit ihr durchgeführten Betreuungsmaßnahmen gesetzlich unfallversichert. Die Kinder in Tageseinrichtungen und Schüler sind damit in gleicher Weise in die entsprechenden Bestimmungen des Sozialgesetzbuches 7. Buch einbezogen und gegen Schulunfälle und Schulwegunfälle versichert wie Arbeitnehmer in

einem Betrieb. Schulunfälle sind alle Unfälle, die Schüler bei Tätigkeiten erleiden, die mit dem Besuch einer allgemeinbildenden oder berufsbildenden Schule im Zusammenhang stehen. Entsprechendes gilt für Kinder in Tageseinrichtungen. Damit besteht sowohl für die Kinder in Tageseinrichtungen als auch für Schüler ein unbegrenzter Anspruch auf umfassende Heilbehandlung und bei Minderung der Erwerbsfähigkeit ein Rentenanspruch. Die Ansprüche der gesetzlichen Unfallversicherung bestehen dabei unabhängig von anderen Anspruchsmöglichkeiten, wie etwa eine private Haftpflichtversicherung, oder vom Nachweis einer schuldhaften Pflichtverletzung des Aufsichtspflichtigen.

Versichert sind die Kinder in Tageseinrichtungen und die Schüler bei dem für die jeweilige Gemeinde zuständigen Unfallversicherungsträger. Dies ist entweder der jeweilige Gemeindeunfallversicherungsverband oder die zuständige Unfallkasse, bei Privatschulen und Tageseinrichtungen der freien gemeinnützigen Träger ist es die Landesunfallkasse.

Schulranzen, Schultasche

Schulranzen und Schultaschen haben schon immer Eltern und Lehrern Sorgen bereitet, da sie oftmals viel zu schwer für den kindlichen Organismus beladen sind. Ihre Gewichtsreduzierung ist seit Jahren ein (scheinbar unerreichbares) Ziel von Gesundheitserziehern und Orthopäden.

Während Schulranzen auf dem Rücken getragen werden (Grundschule), bergen Schultaschen, die i. d. R. in der Hand getragen werden, die zusätzliche Gefahr in sich, die Wirbelsäule zu einseitig zu belasten.

Ob Schultasche oder Schulranzen: Das Gewicht sollte **10 Prozent des Körpergewichts** nicht übersteigen. Mit einer speziellen Aktion (z. B. »Schulranzen-TÜV«) kann man das Problem transparent machen und Abhilfe schaffen: Mit einer Personenwaage werden die Kinder gewogen. Ein Aufkleber auf dem Ranzen erhält anschließend eine Markierung o. ä., die dem 10-prozentigen Gewichtsanteil entspricht (kostenlose Aufkleber sind bei der Handelskrankenkasse Bremen, Martinistr. 26, 28195 Bremen, erhältlich, solange Vorrat reicht). Es gibt im Handel auch Schulranzen mit eingebauter Dehnungsfeder im Handgriff, wo die Belastung schnell abgelesen werden kann.

Ebenso wichtig ist es jedoch, den Ursachen der »Schwertransporte« auf die Spur zu kommen und für eine Sensibilisierung von Lehrern, Eltern, Schülern und Sachkostenträgern zu sorgen: Muss das alles mitgenommen werden? Kann man die Hausaufgabe auch ohne Lesebuch erledigen? Kann man Bücher und Hefte in der Schule aufbewahren, z.B. in Schrankfächern?

Seit Januar 1990 sind Schulranzen nach DIN 58124 genormt. Das soll bewirken,

– dass Kinder auf dem Schulweg von den anderen Verkehrsteilnehmern besser und rechtzeitig erkannt werden (Mindestangaben für retroreflektierendes Material)

– dass die Ranzen gewissen ergonomischen Erkenntnissen entsprechen (geringes Gewicht, breite Schulterriemen, bequeme Handhabbarkeit)

– dass die Ranzen den täglichen Beanspruchungen und Belastungen möglichst lange standhalten (Robustheit, Wasserdichte).

Schulwegdienste

»Schulwegdienste« ist ein Sammelbegriff für Personen, die im Straßenverkehr eine Aufsichts-, Warn- und Sicherungsfunktion zugunsten von Schulkindern wahrnehmen. Eine einheitliche Bezeichnung gibt es (noch) nicht. Die Straßenverkehrs-Ordnung verwendet den Begriff »Verkehrshelfer«, da es außer Schülern auch andere besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr gibt. Vielerorts werden auch Begriffe wie »Lotsendienste« oder »Schülerlotsen« als Oberbegriffe verwendet; der letztgenannte hat allerdings auch eine engere Bedeutung (Überquerungshilfe durch Schüler).

Die folgende Aufzählung entspricht der in einigen Bundesländern durch Ministerialbekanntmachung veröffentlichten Definition:

1) »Schülerlotsen« sind selbst Schülerinnen und Schüler. Sie helfen Schülern bei der Überquerung von Fahrbahnen.

2) »Schulweghelfer« sind Erwachsene, die Schülern bei Fahrbahnüberquerungen helfen.

3) »Schulbuslotsen« sind Schüler, die in Schulbussen und/oder an Haltestellen ihren Dienst verrichten.

4) »Schulbusbegleiter« sind Erwachsene, die in Schulbussen und/oder an Haltestellen eingesetzt werden.

Schülerlotsen sind i.d.R. paarweise tätig, alle anderen Schulwegdienste i.d.R. einzeln.

Haftung und Versicherung
Schulwegdienste dürfen – im Gegensatz zur Polizei – nicht in den fließenden Verkehr eingreifen. Es wird ihnen jedoch die im Grundgesetz (Art 34 GG) und in den Länderverfassungen festgelegte »Amtshaftung« zugestanden, da sie im Sinne dieser Gesetze ein »höheres Amt« ausüben, wenn sie für eine Gemeinde oder einen Aufgabenträger für die Schülerbeförderung tätig sind. Für eventuell durch sie verursachte Schäden haften dann nicht die Schulwegdienst-Personen selbst, sondern die Träger des Dienstes. Eine Regressforderung des Trägers selbst ist nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit möglich und kommt sehr selten vor.

Schulwegdienste stehen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.

Ist der Träger des Schulwegdienstes eine Stadt oder Gemeinde, so besteht i.d.R auch Haftpflichtversicherungsschutz durch die kommunale Haftpflichtversicherung. Gegebenenfalls ist der Abschluss einer solchen Versicherung zu empfehlen.

Alter
Schülerlotsen und Schulbuslotsen sollen mindestens 13 Jahre alt sein, Ausnahmen sind möglich.

Sonstige Voraussetzungen
Schulwegdienste müssen körperlich und geistig für die übertragene Aufgabe geeignet sein. Oftmals müssen sie eine ärztliche Bescheinigung vorlegen. Sie müssen vor ihrem ersten Einsatz eine entsprechende Ausbildung absolviert haben.

Ausbildung
Die Ausbildung und Einweisung der Schulwegdienste geschieht i.d.R. durch die Polizei, zum Teil auch durch die örtliche Verkehrswacht.

Einsatzort
Schülerlotsen und Schulweghelfer sind

nur an den ihnen von der Polizei oder von der Kommunalverwaltung zugewiesenen Stellen tätig. Dabei handelt es sich um Stellen, an denen Fahrbahnüberquerungen durch bauliche Gegebenheiten empfehlenswert und möglich sind (Zebrastreifen, ampelgeregelte Übergänge, Kreuzungen, Einmündungen usw.) und wo Kraftfahrer mit überquerenden Fußgängern rechnen können und müssen. Gegebenenfalls muss die Übergangsstelle mit dem Zeichen Nr. 356 (»Verkehrshelfer«) nach § 42 (7) StVO gekennzeichnet werden.

Zeitlicher Einsatz
Der Dienst erstreckt sich auf den Zeitraum vor und nach dem Unterricht. Morgens ist eine Einsatzzeit von 15 bis 30 Minuten meist ausreichend. Nach Schulschluss kann sich der Dienst zeitlich in die Länge ziehen. Wenn sich mehrere Personen eine Einsatzstelle teilen, kann der Dienst sich auf bestimmte Wochentage, Wochen oder Monate beschränken.

Kleidung
Die Beschaffung einer angemessenen Warnkleidung obliegt dem Träger des Schulwegdienstes. Vielerorts wird diese Aufgabe von der örtlichen Verkehrswacht übernommen.

Nur für Schülerlotsen gibt es in Deutschland eine einheitliche Ausstattung, bestehend aus einer Warnweste als Umhang, einer Kappe und der Kelle. Diese Ausrüstung kann dank Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr und Sponsoring durch den Verband der Automobilindustrie kostenfrei über die Verkehrswachten bzw. die Deutsche Verkehrswacht bezogen werden.

Aufgrund der europäischen Norm EN 456 entwickelten verschiedene Hersteller unter Federführung der Landesverkehrswacht Bayern Warnkleidungs-Angebote (Blazer, Westen, Anoraks, Mützen usw.), die die Kriterien des Witterungsschutzes, der Sicherheit (leuchtend gelbe Grundfarbe, ausreichende Retroreflexfläche) und der modischen Aktualität erfüllen. Diese Kleidung ist wesentlich teurer als die o. e. Schülerlotsenumhänge. Sie hat sich bis heute nur im süddeutschen Bereich durchgesetzt.

Sonstige Ausrüstung:
Winkerkelle

Bezahlung
Schüler vollziehen ihren Dienst i. d. R. ohne Bezahlung. Erwachsene erhalten in manchen Kommunen eine Entschädigung bzw. Bezahlung, pro Einsatz oder pro angefangene Stunde.

Betreuung
Schulwegdienste werden durch die Polizei vor Ort stichprobenweise unterstützt und betreut. Außerdem werden sie durch die Schule (Verkehrsbeauftragter/Sicherheitsbeauftragter) und durch Institutionen (i.d.R. durch die örtliche Verkehrswacht) betreut (Ansprechpartner bei Problemen, Aushilfe bei Erkrankung, gemeinsame Ausflüge, Weihnachtsfeiern usw.).

Effizienz
Seit Einrichtung der Lotsendienste hat sich an derartig gesicherten Übergängen **kein tödlicher Unfall** ereignet. Auch Unfälle mit Verletzungsfolgen sind so selten, dass sie statistisch gegen Null tendieren.

Kaum eine andere Verkehrssicherheitsmaßnahme hat eine so hohe Wirksamkeit wie die Schulwegdienste. Nicht nur aus diesem Grund, sondern auch wegen der hohen sozialen Wertstellung (Ehrenamt, Gemeinsinn, Einbeziehung von Eltern in die Schularbeit) kann man die Einrichtung von Schulwegdiensten nur dringend empfehlen.

Probleme
Vor allem in der Anfangsphase bereitet die Gewinnung von Erwachsenen oft Probleme. Wo Schulweghelfer jedoch schon zum täglichen Bild gehören, ist es erfahrungsgemäß leichter, Freiwillige zu finden (Hausfrauen, Rentner usw.). So gibt es z. B. in München ca. 1000 erwachsene Schulweghelfer. Es hat sich gezeigt, dass persönliche Gespräche erfolgreicher sind als allgemeine Appelle. Auch die aktive Mitwirkung und Vorbildfunktion von örtlicher Prominenz sollte ausgenutzt werden.
Bei Jugendlichen können Image-Probleme auftreten.

Schulwegmarkierungen

Es handelt sich hier um die Markierung von empfohlenen Schulwegen durch weiße oder farbige Striche bzw. stilisierte Schuh-Abdrücke auf Gehwegen. Vor Überquerungsstellen sind zusätzlich Wartekästchen oder Strichbalken angelegt.

Schulwegmarkierungen sollen den richtigen Schulweg zeigen und zur Unterstützung an kritischen Stellen dienen, haben sich jedoch in der Praxis aus folgenden Gründen nicht bewährt:

– Schulwegmarkierungen dienen häufig nur als »Alibi«, indem sie → *Schulwegpläne* ersetzen sollen.

– Da Kinder »dressiert« werden, die Markierungen zu befolgen, vertrauen sie ihnen meist »blind« und konzentrieren sich zu wenig auf den Straßenverkehr.

– Schulwegmarkierungen können gefährlich werden, wenn die Bedingungen im Straßenverkehr anders als geplant sind – z. B. wenn neben einer Überquerungsstelle ein LKW auf dem Gehweg parkt und so die Sicht verdeckt.

– Sie müssen immer wieder erneuert werden.

Aus diesen Gründen sind Schulwegmarkierungen – auch wenn gut gemeint – abzulehnen.

Schulwegpläne

Der heutige Straßenverkehr überfordert Kinder und ist für sie oft lebensgefährlich (→ *Unfallursachen*). Deshalb empfiehlt z. B. der deutsche Verkehrsgerichtstag die Erstellung bzw. Aktualisierung von Schulwegplänen.

Der Schulwegplan zeigt für jedes Schulkind, welcher Schulweg der jeweils sicherste ist. Er macht deutlich, auf welcher Straßenseite gegangen und wo die Straße überquert werden soll. Gleichzeitig zeigt er, welche Wege besonders gefährlich sind und wie diese möglichst vermieden werden können (Abbildung). Es gibt zwei Arten von Plänen:

1) Fuß-Schulwegpläne für die Grundschulen gibt es in Deutschland seit ca. 20 Jahren. Sie haben sich bewährt und sind, wenn sie sorgfältig gemacht sind, eine gute Hilfe für die Eltern, einen sicheren Schulweg für ihre Kinder auszuwählen.

2) Rad-Schulwegpläne für die weiterführenden Schulen werden angesichts der Beliebtheit des Fahrrades und der damit einhergehenden hohen Unfallzahlen von Kindern und Jugendlichen mittlerweile ebenfalls empfohlen.

Zur Erstellung eines Schulwegplans sind folgende Informationen über den Schuleinzugsbereich wichtig:

- Unfallauswertungen durch die Polizei
- Angaben über straßenbauliche und verkehrsregelnde Vorhaben durch die betreffenden Bau- und Planungsbehörden
- Ortsbesichtigungen.

Außerdem empfiehlt sich eine → *Befragung* aller Eltern der Grundschule über die bisherigen Schulwege sowie Verhaltensbeobachtungen der Schulkinder.

Die Erstellung von Schulwegplänen ist eine **Gemeinschaftsaufgabe** in erster Linie der Verkehrs-, Bau-, Planungsbehörden, außerdem der Polizei, Schulen, Schulträger und Eltern in Form eines Arbeitskreises (Leitung i. d. R. bei der Straßenverkehrsbehörde). Die Initiative zum Schulwegplan kann auch von Eltern, Schulen, Polizei u. a. ausgehen.

Die Erarbeitung eines guten Schulwegplanes braucht Zeit und kostet Geld. Jedoch gehören Schulwegpläne zu den Pflichtaufgaben der o. g. Fachbehörden (Deutscher Verkehrsgerichtstag 1987). Deshalb fallen Kosten für die Erstellung nur dann in nennenswertem Umfang an, wenn Planungsbüros mit dieser Aufgabe betraut werden. In diesen Fällen sollte darauf geachtet werden, dass unnötige Zählungen, Erhebungen und Beobachtungen unterbleiben. Die Kosten für die Verteilung fertiger Schulwegpläne können auch von örtlichen Sponsoren wie Sparkassen oder Lokalzeitungen übernommen werden.

Der fertiggestellte Plan dient einerseits der Verkehrserziehung: Er kann nur dann Wirkung entfalten, wenn er von Eltern und Schülern beachtet, verstanden und in ein Schulwegtraining eingebettet wird. Andererseits weist er auf Gefahrenstellen hin, die mittels → *baulicher Maßnahmen* etc. beseitigt werden müssen.

Der Fuß-Schulwegplan wird am sinnvollsten durch die Schulen schon bei der Erinnerung an den Schulbeginn vor den Sommerferien an die Eltern jeden Erstklässlers verteilt. Der künftige Schulweg kann dann vorher gründlich eingeübt werden.

Die Arbeit hat sich bereits dann gelohnt, wenn sich – zumindest in den ersten Wochen – ein Teil der Schulkinder nach ihm verhält. Die → *Akzeptanz* ist umso größer, wenn

– Eltern und Kinder das Gefühl haben, beteiligt worden zu sein (→ *Befragung*)

– der Schulwegplan zum Gegenstand des Unterrichts gemacht wird

– der Plan ansprechend farbig gestaltet ist.

Literatur:

ISK
- Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998
- Schulwegsicherung. Ein Heft für Eltern. Köln 1998
- Schulwegsicherung. Kinder sind keine kleinen Erwachsenen (Video). Köln 1996

Schulwegtraining

Die Einschulung bildet eine wichtige Zäsur in der Lebensbiographie von Kindern. Weil die meisten Kinder wenige Wochen später ihren Weg zur Schule und zurück ohne Begleitung von Erwachsenen zurücklegen, erweitern sich auch die Anforderungen, die sie im Straßenverkehr selbstständig bewältigen müssen; auch die Unfallgefährdung ist daher deutlich höher als im Vorschulalter (→ *Unfallursachen*).

Folgende Schritte erleichtern die Vorbereitung auf den Schulweg:

– Erstellen von Schulwegplänen durch Polizei und Schule

– verbindliche Festlegung eines möglichst sicheren Weges für das eigene Kind (evtl. bieten kleine Umwege mehr Sicherheit)

– Orientierungspunkte benennen (z. B. »Am gelben Haus nach links weiterlaufen«) deutliches Vorbildverhalten der Eltern (Kinder sollen das gelernte Verhalten selbst ausführen)

– Verhaltensempfehlungen für unvorhergesehene Schwierigkeiten (Ampelausfall, Baustelle o. ä.)

Kinder im Einschulungsalter sind aufgrund ihres Entwicklungsstandes nur bedingt verkehrstüchtig. Das Zurücklegen des Schulweges auf dem Rad kommt daher erst am Ende der Grundschulzeit in Betracht.

Zu Beginn jedes neuen Schuljahres werden diese Bemühungen von Schule und Elternhaus zusätzlich unterstützt durch verstärkte polizeiliche Präsenz an Schulweg-Knotenpunkten, Lotsendienste und Öffentlichkeitsaktionen für Kraftfahrer.

Begleitmaßnahmen in den Anfangswochen nach Schuljahresbeginn (verstärkte polizeiliche Präsenz an Schulweg-Knotenpunkten; Lotsendienste; Öffentlichkeitsaktionen für Kraftfahrer) können die Aufgaben der Schule und des Elternhauses unterstützen, aber nicht ersetzen.

In den meisten Bundesländern werden zum Einschulungszeitpunkt schriftliche Empfehlungen an Eltern verteilt; durch den Programmbaustein »Kinder unterwegs« des Deutschen Verkehrssicherheitsrates werden ferner den Grundschulen kostenfrei Medien (Video »Jan unterwegs«; Eltern- sowie Lehrerbroschüre) für Schuleingangsveranstaltungen bundesweit kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Die Festlegung und Einübung sicherer Schulwege stellt sich als Aufgabe nicht ausschließlich zum Zeitpunkt der Ersteinschulung, sondern auch bei Schulwechsel (v. a. Übergang auf weiterführende Schulen oder bei individuellem Wohnortwechsel) und bei Veränderung der benutzten Verkehrsmittel wie Fahrrad oder Omnibus.

Sicherheitserziehung

Sicherheitserziehung umfasst alle pädagogischen Maßnahmen, die Kindern und Jugendlichen helfen, mit Gefahren ihrer Lebensumwelt umzugehen, sich für Unfallverhütung einzusetzen und Unfallfolgen zu verringern. Schulische Sicherheitserziehung bezieht sich dabei nicht isoliert auf die Gefahren auf dem Schulweg und in der Schule, sondern sinnvollerweise auch auf die Gefahren im Heim- und Freizeitbereich.

Eine besondere Rolle spielen dabei die Unfälle in Sport und Verkehr: Die bewegungsintensiven Mannschaftssportarten führen vergleichsweise **häufig** zu Verletzungen. Bei den Verkehrsunfällen sind die **Folgen** besonders schwerwiegend, speziell wenn daran motorgetriebene Fahrzeuge beteiligt sind. An den Schulwegunfällen sind die Radfahrer mit 55 % aller Schulwegunfälle (1995) auffällig hoch beteiligt; gleichzeitig verunglückten 10 % als Fußgänger und 16 % als Mitfahrer im Pkw.

Innerhalb der Verkehrserziehung kommt der Sicherheitserziehung eine besondere Rolle zu. Bis Ende der 60er Jahre versuchte die Sicherheitserziehung überwiegend Kinder und Jugendliche von Gefahren fernzuhalten. Wo das nicht möglich war, wurde Unfallverhütung durch die Vermittlung von Regeln vorschriftmäßigen Verhaltens angestrebt, z. T. auch praktisch eingeübt (→ *Verkehrserziehung*).

Moderne Sicherheitserziehung geht über die traditionelle Unfallverhütung hinaus: Die Erziehung zur aktiven und selbstständigen Bewältigung von Lebenssituationen schließt übertriebene Bewahrung vor möglichen Gefahren aus. Moderne Sicherheitserziehung konfrontiert u. U. Kinder und Jugendliche gezielt und dosiert mit Gefahren, um ihnen den verantwortlichen Umgang mit Risiken ihres Lebensumfeldes zu ermöglichen.

Nach der → *Empfehlung der KMK* zur Verkehrserziehung in der Schule ist es Aufgabe der Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung, Schülerinnen und Schüler zu motivieren und zu befähigen, Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen und zu beurteilen, zu bewältigen oder zu vermeiden, für deren Beseitigung zu sorgen sowie sich nach Verkehrsunfällen angemessen verhalten zu können.

Unter dieser Zielsetzung leistet die Verkehrserziehung heute Beiträge zur Sicherheitserziehung auf drei Ebenen:

– Auf der **psychomotorischen Ebene** werden durch ganzheitliche Förderung der Bewegungsfähigkeiten allgemeine Grundlagen sicherer Verkehrsteilnahme gelegt wie Wahrnehmungsvermögen, Gleichgewicht halten, Reaktionsfähigkeit etc. (→ *Bewegungserziehung*). Auf dieser Basis bauen spätere Übungen zur aktiven Regelaneignung in wirklichkeitsnahen Situationen auf.

– Auf der **kognitiven Ebene** wird die erforderliche Sachkompetenz vermittelt. Die Bedeutung der Verkehrsregeln für die Bewährung im Straßenverkehr sind dabei mit der Rolle der Grammatik vergleichbar, die jene für das Sprechen einer Sprache spielt: Regeln sind wichtig für die kognitive Durchdringung von Verkehrssituationen, aber sie verleihen noch keine Handlungskompetenz.

– Auf der **psychosozialen Ebene** werden einerseits motivationale Grundlagen sicherer Verkehrsteilnahme gelegt, z. B. die Fähigkeit, eigene Gefühle wahrnehmen und kontrollieren zu können (Ichstärke). Andererseits wird die für erfolgreiches Handeln im Verkehr wichtige Sozialkompetenz gefördert, z. B.: sich in andere hineinversetzen zu können. Verantwortung im Straßenverkehr baut auf der Fähigkeit auf, die Entwicklung von Situationen gedanklich vorwegnehmen zu können (Antizipationsvermögen). Dazu ist es erforderlich, das Spektrum möglichen Verhaltens anderer einzukalkulieren, mit Fehlleistungen und Mißverständnissen zu rechnen und sachlich damit umzugehen (→ *Sozialerziehung*).

Literatur:

- DVR e.V. (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn 1992
- DVW (Hrsg.): Die Neue Verkehrserziehung in der Schule. Meckenheim 1995
- Klute, H.: »Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheitserziehung«. In DVW (Hrsg.): Radfahren in der Schule: Das Programm für die Klassen 1 bis 4. Meckenheim 1998. S. 4–5
- Klute, H.: »Verkehrssicherheit aus pädagogischer Sicht«. In DVW (Hrsg.) Radfahren 5–10. Fahrradprojekte für die Sekundarstufe. Bonn/München (GHS/Vogel) 1995

Sichtlinie

Mangelnde Sicht ist eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle von Kindern. Wegen ihrer geringeren Körpergröße ist eine Fahrbahnüberquerung zwischen parkenden Fahrzeugen für Kinder gefährlicher als für Erwachsene. Generell sollten daher bauliche Maßnahmen sicher stellen, dass Kinder auf Schul- und Spielwegen nicht zur Straßenüberquerung an Verkehrsstellen gezwungen sind, bei denen häufig Sichtbehinderungen bestehen (→ *Parken*).

In Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen, gerade in Wohngebieten, lässt sich aber oft nicht vermeiden, dass Kinder

die Fahrbahn auch zwischen parkenden Fahrzeugen überqueren.

Dabei müssen Kinder bei der Fahrbahnüberquerung an der Sichtlinie stehen bleiben und sich vor Fortsetzung der Überquerungshandlung sorgfältig orientieren. Unter »Sichtlinie« wird dabei die Position auf dem Überquerungsweg verstanden, die dem Kind eine volle Orientierung über die Verkehrslage im Überquerungsbereich ermöglicht (Abbildung).

Kleinere Kinder haben Schwierigkeiten zu erkennen, wo sich die Sichtlinie befindet, weil diese keine natürliche, leicht erkennbare Markierung aufweist. Außerdem unterschätzen Kinder häufig, dass sie selbst – teilweise verdeckt durch die parkenden Fahrzeuge – von annähernden Kraftfahrern erst spät zu erkennen sind.

Sofern Fahrbahnüberquerungen zwischen parkenden Fahrzeugen wegen der örtlichen Verkehrslage nicht zu vermeiden sind, muss die Bewältigung solcher Situationen sorgfältig eingeübt werden (→ *Eltern,* → *Kindergarten,* → *Schulwegtraining*).

Sozialerziehung

Jede Situation, in der Menschen im Zusammenspiel mit anderen Erfahrungen machen, wirkt sozialerzieherisch. An dieser Stelle wird unter *Sozialerziehung* das absichtsvolle pädagogische Handeln im Sinne sozialintegrativer Verhaltensbeeinflussung verstanden werden.

Verkehrssituationen entwickeln sich nicht nur in Abhängigkeit von eigenen Absichten und Handlungen, sie sind maßgeblich auch vom Verhalten anderer mitbestimmt, deren Aktionen einschließlich möglicher Fehler gedanklich vorweggenommen werden sollen (Antizipationsvermögen/Gefahrenantizipation). Im Straßenverkehr fällt die Verständigung mit anderen schwerer als in anderen Kommunikationssituationen; daher erhalten Regeln dort ein besonderes Gewicht. Verkehrssituationen sind soziale Situationen, bei denen Konflikte schwerwiegende Auswirkungen haben können. Da alle Menschen mehr oder weniger zu Fehlern neigen, reicht es oft nicht aus, sich vorschriftsmäßig zu verhalten. Affekte wie Aggressionen, Angst oder Hochgefühle können im Verkehr höchst unerwünschte Folgen haben. Deshalb ist die Ausbildung grundlegender Sozialfähigkeiten für diesen Bereich ein zentrales Anliegen der Verkehrserziehung.

In der Geschichte der Verkehrserziehung ist die Erziehung zu **partnerschaftlichem** Verhalten u. a. auch über die Medien – »Hallo Partner, danke schön!« – ein verbreiteter Topos. Der Partnerbegriff ist allerdings in der verkehrspädagogischen Diskussion nicht unumstritten. Neuere Ansätze meiden sowohl idealisierende als auch moralisierende Zugriffe zugunsten möglichst wirklichkeitsnaher Erschließung des Handlungsfeldes. Die Idealisierung des Partners kann leicht enttäuscht werden und in Aggression umschlagen.

Aus unfallprophylaktischer Sicht sind sozial polarisierende Beurteilungsraster, die Handlungen vereinfachend nach *falsch* und *richtig*, *gut* und *böse* bewerten, nicht zielführend. Damit junge Menschen sachlich, intelligent und flexibel auch auf problematisches Verkehrsverhalten anderer und entsprechende eigene Devianzneigungen reagieren lernen, müssen sie die sozial negativen Phänomene zunächst einmal ohne moralische Verurteilung an sich selbst zulassen und wahrnehmen. Nur dadurch werden diese rationaler Kontrolle zugänglich.

Nach der Empfehlung der KMK zur Verkehrserziehung i. d. F. von 1994 sollen die Schülerinnen und Schüler die Teilnahme am Straßenverkehr als ein »auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln« verstehen lernen. Soziales Miteinander im Verkehr wird danach nicht auf das Befolgen von Verkehrsregeln reduziert, es erfordert »situationsorientiertes, flexibles Verhalten, Mitverantwortung, Rücksichtnahme und Verzicht auf Vorrechte sowie die Antizipation der Handlungen anderer«. Auch die »Kenntnis psychischer Faktoren« wird in diesem Zusammenhang herausgestellt.

Zur Herausbildung entsprechender sozialer Kompetenzen eignen sich langfristig angelegte, eher beratende als belehrende Vermittlungsformen. Vor allem im vorschulischen Bereich sowie in den Grund- und Förderschulen bewähren sich spielerische Lernformen, die sich bereits zwanglos innerhalb der Bewegungserziehung umsetzen lassen. Im Sekundarbereich eignen sich Verkehrssituationen als lebensnahe Beispiele ethischer Urteilsbildung.

Literatur:

- DVW (Hrsg.): Die Neue Verkehrserziehung in der Schule. Meckenheim 1995
- DVR e.V. (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn 1992
- Deacove, J.: Spiele ohne Tränen. Kooperative Kinderspiele. Ettlingen (Dohu-Verl.) 1984

Statistik

Ziel von Statistiken ist es Unfallursachen und -schwerpunkte zu klassifizieren, Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu planen und deren Erfolg abzuschätzen. So beschäftigen sich spezielle Auswertungen mit Verkehrsunfällen von Kindern, meist im Altersbereich zwischen 0 und 14 Jahren.

Bundesweit stehen im Wesentlichen zwei Datenquellen zur Verfügung:

1) Polizeiliche Unfallaufnahmen:
Verkehrsunfallmeldungen werden nach einem bundesweit einheitlichen Erhebungsverfahren erfasst. Die Auswertung dieser Daten wird jährlich vom statistischen Bundesamt veröffentlicht.

a) Eine Sonderauswertung befasst sich mit Verkehrsunfällen von Kindern unter 15 Jahren, gliedert aber nicht nach Schularten auf.
Anfragen zur Auswertung einzelner Bundesländer oder Regionen können an Länder-Innenministerien oder an örtliche Polizeidienststellen gerichtet werden.

b) Einige Bundesländer erheben gesondert Schulwegunfälle, meist von Kindern zwischen 6 und 14 Jahren.

2) Unfälle in der Schüler-Unfallversicherung, die vom Bundesverband der Unfallversicherungskassen der öffentlichen Hand (BUK) ausgewertet und veröffentlicht werden. Diese Daten werden nach

Schularten (Kindergärten, allgemeinbildende Schulen, berufsbildende Schulen, Hochschulen) getrennt ausgewertet. Man unterscheidet:

a) »Wegeunfälle«, erfassen Unfälle, die sich auf dem Weg beim Besuch von Kindergärten, Schulen ereignet haben und zu einer Verletzung mit ärztlicher Behandlung führten. Hierin enthalten sind auch Unfälle, die nicht in Bezug zum Straßenverkehr stehen (z. B. Raufereien auf dem Schulweg).

b) »Straßenverkehrsunfälle« in der Schülerunfallversicherung. Seit einigen Jahren veröffentlicht der BUK auch eine Wege-Unfallstatistik, die sich auf Straßenverkehrsunfälle beschränkt, d. h. Unfälle im fließenden Verkehr, bei denen auch andere Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

Zahlenbeispiele für diese verschiedenen Teilstatistiken gibt folgende Tabelle:

	Datenquellen			
	1a) Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle mit Kindern	1b) polizeilich erfasste Schulweg-unfälle	2a) Unfälle auf Schulwegen (BUK-Statistik)	2b) Verkehrs-unfälle auf Schulwegen (BUK-Statistik)
Erfassungs-kriterien	Verletzt oder getötet, polizeilich erfasst	Verletzt oder getötet, polizeilich erfasst	Unfälle, die zu ärztlicher Behand-lung führen	Unfälle, die zu ärztlicher Behand-lung führen
Erfasste Altersgruppe	6–14 Jahre	6–14 Jahre	Alle Altersgruppen	Alle Altersgruppen
Zahlen-beispiel (1995)	40175	Ca. 10% von 1a) keine Vergleichs-daten für Bundesgebiet	103707	62807

Interpretation

Ergebnisse solcher Statistiken unterliegen unterschiedlichen Fehlerquellen. Generell müssen die Voraussetzungen der Datenerfassung berücksichtigt werden.

Einschränkungen sind auch bei internationalen Vergleichen zu beachten.

Und wie bei jeder Statistik muss mit einer Dunkelziffer gerechnet werden, die den Anteil der Unfälle beschreibt, die bei statistischen Erhebungen nicht erfasst wurden.

Literatur:

- Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle. Fachserie 8. Reihe 7. Wiesbaden (jährlich).
- Ebendort: Sonderauswertung »Kinderunfälle im Straßenverkehr« (jährlich);
- in vielen Bundesländern stehen auch entsprechende Veröffentlichungen der Statistischen Landesämter zu Verfügung.

Stolpern, Stürzen, Ausrutschen

Schulwegunfälle, die der Kategorie *Stolpern, Stürzen, Ausrutschen* etc. zugerechnet werden, sind weniger spektakulär als die »eigentlichen« Verkehrsunfälle. Die Betroffenen haben sich z. B. beim Gehen oder Laufen durch Stolpern, Fallen, Ausgleiten etc. verletzt. Es handelt sich um solche Unfälle, die gemäß definitorischer Festlegung der Versicherer deshalb nicht zu den Verkehrsunfällen gezählt werden, weil daran der fahrende Verkehr nicht beteiligt ist und die in der Statistik der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle überwiegend nicht erscheinen.

Anders ist es dagegen bei der Statistik der Unfallversicherungsträger. Sie zählten 1997 neben den ca. 65.800 angezeigten Straßenverkehrsunfällen auf Wegen zum Kindergarten, zur Schule und Hochschule noch ca. 83.600 sonstige Wegeunfälle, darunter besonders viele Unfälle der Kategorie »Stolpern, Stürzen...«.

Auch wenn die Ziffern nicht exakt vergleichbar sind, fällt auf, dass die Schulwegunfälle insgesamt verhältnismäßig häufig gemeldet werden, obwohl sie doch nur einen Bruchteil der Wege ausmachen, die Kinder und Jugendliche täglich zurücklegen. Weiterhin sticht die relativ große Anzahl derjenigen Schulwegunfälle ins Auge, die nicht als Verkehrsunfälle definiert werden.

Die definitorische Differenzierung könnte dazu führen, dass die Verkehrsart »Zu-Fuß-Gehen« verkehrspädagogisch vernachlässigt wird. Die hier erkennbaren Proportionen lassen zudem auf eine hohe Dunkelziffer bei Wegeunfällen schließen, wie sie auch beim Radfahren angenommen werden muss. Eine in Baden-Württemberg durchgeführte Befragung ergab, dass nur 1,3 % aller Fahrradunfälle von Kindern und Jugendlichen von der amtlichen Statistik erfasst wurden; die große Mehrheit von 98,7 % wurde überhaupt nicht registriert! Sehr viele Fahrradunfälle sind solche, bei denen der Fahr- bzw. der Bewegungsvorgang als solcher scheitert, z. B. Alleinunfälle. In psychomotorischer Hinsicht sind sie den Unfällen durch Stolpern, Stürzen, Ausgleiten etc. vergleichbar. Es darf auch bei den zuletzt genannten auf eine größere Dunkelziffer solcher Wegeunfälle geschlossen werden, die von keiner Statistik erfasst werden. Da sie weder polizeilich registriert noch den Unfallversicherungsträgern gemeldet werden. Diese Annahme wird durch die Tatsache gestützt, dass sich im Heim- und Freizeitbereich annähernd 90 % der Unfälle schulpflichtiger Kinder im Alter bis zu 14 Jahren beim Spiel, Sport, und bei der Fortbewegung ereignen, also bei Aktivitäten, deren wesentlicher gemeinsamer Aspekt die Bewegung ist.

Zur Prävention von Stolper-, Sturz- und Ausrutschunfällen bieten sich verschiedene Maßnahmen an:

– Es sollte immer auf gutes Schuhwerk geachtet werden.

– Stolperstellen und glatte Stellen (z. B. Glatteis) möglichst meiden und vor allem an stark frequentierten Stellen wie Bushaltestellen beseitigen.

– Zeitdruck und Stress wo möglich vermeiden (rechtzeitig von zu Hause losgehen, Fahrpläne überprüfen etc.).

– Allgemeine Bewegungserziehung und Muskelkräftigung fördern → *Bewegungserziehung*.

Die psychomotorischen Voraussetzungen spielen auch für die erfolgreiche Bewältigung von Verkehrssituationen im Zusammenspiel mit Fahrzeugen im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle: Wenn aufgrund nicht voll entwickelter psychomotorischer Fähigkeiten Bewegungshandlungen auf Gehwegen oder anderen relativ geschützten Räumen misslingen, dann führen die gleichen Ursachen erst recht im Fahrbahnbereich zu Unfällen, weil dort die eigenen Bewegungen unter sehr viel komplexeren Bedingungen auf die ungleich schnelleren Bewegungsabläufe der motorisierten Verkehrsteilnehmer abzustimmen sind.

Literatur:
- Statistisches Bundesamt. Fachserie 8 »Verkehrsunfälle 1995« – Gesamtdeutsche Ergebnisse. Wiesbaden 1996
- Bundesanstalt für Arbeitsschutz (Hrsg.): Sonderschrift S 39: Anneli Henter, Heim- und Freizeitunfälle in Deutschland. Dortmund 1995

T

Tempo 30

Seit einigen Jahren führen fast alle Kommunen in einem immer größer werdenden Teil ihres Straßennetzes »Tempo 30« ein. Oftmals handelt es sich um gesamte Wohngebiete, die flächendeckend zu Tempo 30-Zonen gemacht werden. In den meisten Fällen wird nur beschildert, aber keine flankierenden Maßnahmen durchgeführt. Die Schilder werden oft nicht wahrgenommen.

Wie sich immer wieder zeigt, gehen die Geschwindigkeiten dann fast nicht zurück. Die Gruppe der gefährlichen Schnellfahrer rast unbeeindruckt weiter. Im Ergebnis werden Wohngebiete und Schulwege deshalb durch eine reine Beschilderung nicht sicherer, da Schilder oft nicht wahrgenommen oder wieder vergessen werden. Die Anwohner werden in ihren Erwartungen enttäuscht. Daran können auch aufwendige Verkehrsaufklärungskampagnen nichts ändern.

Unfallauswertungen zeigen hingegen: Im Mittel ist nur etwa ein Viertel aller Wohngebiete gefährlich. In ihnen wiederum treten schwere Personenunfälle nur in einem Teil der Straßenabschnitte auf. Tempo 30 sollte deshalb **nur** für solche nach dem Unfallgeschehen ausgewählte Straßen gelten.

Für diese Straßen sind Beschilderungen allein zu wenig, sondern folgende weitere Maßnahmen nötig:

Für die gefährlichen Wohngebiete eignet sich die mobile → *Überwachung,* insbesondere dann, wenn durch sie viele Schulwege führen und bisher keine baulichen Maßnahmen durchgeführt wurden. Wenn die Überwachung auf Dauer angelegt und ggf. mit Sanktionen verbunden ist, verstärkt sich die Wirkung im Laufe der Zeit erheblich, d. h. die Schulwege werden sicherer.

Für die besonders gefährlichen Straßenabschnitte in diesen Wohngebieten sind → *bauliche Maßnahmen* notwendig, um Tempo 30 wirkungsvoll durchzusetzen. Geeignet sind hierfür Aufpflasterungen und Versätze:

Aufpflasterungen sind Anhebungen der Fahrbahn auf mindestens 4 m Länge. Sie sind nicht mit den grundsätzlich ungeeigneten Schwellen zu verwechseln. Aufpflasterungen haben den Vorteil, dass das gewünschte Geschwindigkeitsniveau je nach Rampenneigung gezielt bestimmbar ist. Sie machen zwar das Fahren etwas unbequemer; bewährt haben sich jedoch abgerundete Formsteine und die Anhebung aus Asphalt statt Pflasterung (geringe Lautstärke). Damit sie nicht nur punktuell, sondern in einem Straßenabschnitt – z. B. vor Schulen – die Geschwindigkeit auf 30 km/h dämpfen, ist es wichtig, dass dort Aufpflasterungen alle 30 bis 50m wiederholt werden. Man unterscheidet:

Teilaufpflasterungen für Kreuzungen und Einmündungen
Diese heben das Fahrbahnniveau über die gesamte Fahrbahnbreite von Bordstein zu Bordstein um 8 cm bis 10 cm an und sind 5 m bis 15 m lang.

Plateaupflasterungen für Strecken.
Dies sind Erhöhungen in Form eines Pflasterkissens in der Fahrbahnmitte. Sie heben die Fahrbahn um 5 cm bis 8 cm an. Am Fahrbahnrand verbleibt eine ca. 1 m breite Durchfahrt für Radfahrer. Plateaupflasterungen können baulich einfacher ausgeführt werden als Teilaufpflasterungen. Linienbusse und LKW sind nicht betroffen, wenn das Plateau 1,70 m breit ist.

Versätze sind Verschwenkungen der Fahrbahn, so dass Lenkbewegungen erforderlich werden. Die Geschwindigkeitsverringerung ist umso größer, je »tiefer« der Versatz ist. Empfehlenswert ist, dass die Versatztiefe einen Fahrstreifen umfasst. Aber auch in diesem Fall ist der Versatz nicht so wirkungsvoll wie die Aufpflasterung; es kann maximal Tempo 40 erzielt werden.

Versätze lassen sich einfach durch wechselseitige Anordnung von Parkplätzen auf jeweils nur einer Straßenseite schaffen.

Literatur:

- ISK: Schulwegsicherung. Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (Planerheft). Köln 1998
- ISK: Tempo 30-Zonen. Auswahl und Einrichtung. Empfehlungen Nr. 8. Köln 1990
- ISK: Gerichtsurteile zu Aufpflasterungen und Schwellen

Toter Winkel

»Tote Winkel« nennt man Bereiche, die man von einem bestimmten Blickpunkt aus nicht sehen kann, da sie durch Hindernisse verdeckt werden. Im Straßenverkehr sind dies vor allem die Bereiche, die dem Blickfeld eines Kraftfahrers entzogen sind:

– **vor dem Fahrzeug:** Der Bereich unmittelbar vor dem Kfz. Kindern muss deshalb z. B. einsichtig gemacht werden, dass es lebensgefährlich ist, sich vor einem Bus oder LKW aufzuhalten.

– **hinter dem Fahrzeug:** Wenn Fahrzeuge (vor allem Lieferfahrzeuge, Müllfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Busse) rückwärts rangieren, zum Beispiel auf Parkplätzen, besteht Lebensgefahr für Fußgänger.

– **links neben dem Fahrzeug:** Jeder PKW-Fahrer weiß, dass es gefährlich ist, zu überholen, ohne sich durch einen Blick nach links zu vergewissern, dass sich kein Fahrzeug von hinten überholend nähert.

– **rechts neben dem Fahrzeug:** Dieser Bereich ist vor allem für Radfahrer gefährlich. Wenn LKWs nach rechts abbiegen und nicht über einen zusätzlichen speziellen »weitwinkligen Rückspiegel« verfügen, haben Personen, die sich rechts neben dem Fahrzeug befinden, i.d.R. keine Chance, gesehen zu werden. Viele tödliche Unfälle (in Deutschland jährlich ca. 150) sind die Folge.

Abhilfe gegen diese Gefahren kann geschaffen werden durch
a) technische Maßnahmen und
b) pädagogische Maßnahmen.

a) Technische Maßnahmen: Neben dem erwähnten »großwinkligen Rückspiegel« und dem so genannten Anfahrspiegel (auch Rampenspiegel und Bordsteinspiegel genannt), die leider nicht für alle LKWs vorgeschrieben sind (§ 56 StVZO), gibt es noch einige weitere technische Möglichkeiten:

– entsprechende bauliche Gestaltung der Frontpartie, tiefliegende Unterkante der Windschutzscheibe

– Glas-Einsatz im unteren Teil der rechten Tür

– Fernsehkamera an der Rückseite, Monitor im Fahrerhaus (wird in Reisebussen und Müllfahrzeugen praktiziert)

– seitlicher Unterfahrschutz (»Flankenschutz«) zwischen Vorder- und Hinterachse nach § 32c StVZO (verhindert keine Unfälle, mindert jedoch die Verletzungsfolgen)

b) Pädagogische Maßnahmen: Neben der entsprechenden Fahrerausbildung in den Fahrschulen kann auch im schulischen Verkehrsunterricht die Problematik des Toten Winkels veranschaulicht werden. Empfehlenswert ist die praktische Demonstration an einem reellen LKW. In der Regel bedeutet es kein Problem, einen LKW für etwa eine Stunde in den Schulhof bringen zu lassen (Fahrschule, Bauhof, Speditionsfirma, THW, Feuerwehr usw.) und die Schüler nach und nach am Fahrersitz Platz nehmen zu lassen, damit sie die Sichtverhältnisse kennen lernen. Vorher muss der zu demonstrierende Tote Winkel markiert und sichtbar gemacht werden. Anschließend wird demonstriert, wie sich das Fahrzeug beim Rechts-Abbiegen verhält: Die Räder der Hinterachse(n) schneiden die Kurve auf gefährliche Weise.

(In Bayern und in Schleswig-Holstein wird dieser Beitrag zur Verkehrserziehung flächendeckend organisiert und allen Schulen angeboten. Broschüren, Folien und Filme vervollständigen den Unterricht.)

Durch die Zunahme des Radverkehrs, durch die Sanktionierung des Rechts-Vorbeifahrens an stehenden Fahrzeugen und die verstärkte Propagierung des alternativen Linksabbiegens für Radfahrer (= Linksabbiegen ohne Links-Einordnen)

ist anzunehmen, dass die Gefahr des Toten Winkels trotz technischer Verbesserungen auch weiterhin einen Schwerpunkt der Unfallhäufigkeit und damit der Verkehrssicherheitsbemühungen darstellen wird.

Literatur:

- Broschüre »Praxisorientierte Verkehrserziehung: Der Tote Winkel« (BUK 1998, Best.-Nr. GUV 57.1.53.1)

U

Überwachung

Die Überwachung des Verkehrs ist eine → *Verkehrssicherheitsstrategie*, die die → *Verkehrserziehung* und die → *baulichen Maßnahmen* im Straßenraum ergänzt. Besonders zu Beginn jedes Schuljahres sollten Polizei und Gemeinden in Abstimmung mit den Schulleitungen ihre Überwachungen an gefährlichen Stellen im Schulumfeld verstärken. Überwacht werden können die Geschwindigkeit sowie die Einhaltung der Halt- bzw. Parkverbote. Außerdem kann das Verhalten der Kinder auf dem Schulweg beobachtet werden.

Mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit Anhalten des Autofahrers darf i. d. R. nur die Polizei durchführen. Möglich sind hier intensive Gespräche, u. U. gemeinsam mit Schulkindern, um dem Kraftfahrer mit Nachdruck das häufig gedankenlose Fehlverhalten zu verdeutlichen. Mobile Radarüberwachung ohne Anhalten kann in vielen Bundesländern mittlerweile auch durch die Ordnungsbehörden der Kommunen bzw. der Kreise erfolgen.

Ob diese wirksame – durch die Regelübertreter finanzierte – Maßnahme möglich ist, kann im Einzelfall durch eine Anfrage bei der Kreispolizei oder der Straßenverkehrsbehörde abgeklärt werden.

Die **Akzeptanz** der Geschwindigkeitsüberwachung wird erhöht, wenn die örtlichen Medien (insbesondere Presse und Lokalfunk) den Sinn dieser Maßnahme erläutern.

Eine **Überwachung der Halt- bzw. Parkverbote** ist notwendig, wenn Kinder beim Überqueren wegen parkender Autos o. ä. nicht oder kaum mehr gesehen werden können (→ *Parken*) und → *bauliche Maßnahmen* wie Poller, Verengungen und Mittelinseln, verbotenes Halten nicht ausreichend verhindern.

Es empfiehlt sich auch die **Beobachtung der Schulwege**. Es wird zwar kaum möglich sein zu überprüfen, ob die empfohlenen Schulwege auch tatsächlich benutzt werden, aber insbesondere an folgenden Stellen sollte das Verhalten der Kinder durch Polizei und Eltern beobachtet werden:

– **Fußgängerampeln:** Wird der Druckknopf betätigt, das Grün abgewartet und sich vergewissert, dass die Fahrzeuge auch anhalten?

– → **Mittelinseln:** Werden sowohl am Fahrbahnrand als auch auf der Insel genügend große Verkehrslücken abgewartet?

– →**Fußgängerüberwege:** Machen die Schulkinder ihre Überquerungsabsicht durch Zeichen deutlich, sehen sie nach links und rechts und warten sie, bis die Fahrzeuge angehalten haben?

Umwelterziehung

Häufig auch *Umweltbildung* oder *ökologische Bildung* genannt, will Umwelterziehung einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Natur fördern und zu der Einsicht beitragen, dass Natur mehr ist als eine beliebig ausbeutbare Ressource. Zu diesem Ziel will sie auch emotionale und ästhetische Zugänge zur Natur anregen ohne Natur zur Idylle zu stilisieren. Unter *Umwelt* wird die belebte und unbelebte Natur ebenso wie die vom Menschen gestaltete Natur verstanden. Dieses Verständnis schließt sowohl die natürlichen Ressourcen wie Luft, Wasser, Boden als auch Bereiche menschlichen Handelns wie Arbeit, Wirtschaft, Verkehr, Kleidung, Ernährung, Wohnen und Freizeit ein.

In den Anfängen der Verkehrserziehung nach dem zweiten Weltkrieg spielte der Umweltgedanke keine Rolle. In den Jahren des Wirtschaftswunders galt der Zuwachs an Mobilität durch Straßenbau und Motorisierung als Indikator von Wohlstand und Lebensqualität. Mit dem international erwachenden Umweltbewusstsein fand die Thematik Anfang der 70er Jahre auch Eingang in die bundesdeutsche Verkehrserziehung. Der Beschluss der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung von 1972 benannte die »Probleme des Umweltschutzes« bereits ausdrücklich im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik, dem Ausbau von Verkehrsnetzen und Verkehrswegen und der Verkehrsplanung. Aus der zunehmenden Umgestaltung des menschlichen Lebensraumes durch die Entwicklung des Verkehrsnetzes und dem Ausbau des Verkehrsnetzes ergeben sich nach KMK erhöhte »Anforderungen an gesellschaftliche Entscheidungen sowie an das mitverantwortliche Handeln des einzelnen«. Durch Verkehrserziehung sollen die Schülerinnen und Schüler auch befähigt werden, an der Weiterentwicklung und Humanisierung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken.

In die Praxis der Verkehrserziehung fand die Umwelterziehung zunächst nur zögernde Aufnahme, da sie das herkömmliche Verständnis der Verkehrserziehung als Einführung in den motorisierten Straßenverkehr infrage stellte.

Die wechselseitige Überschneidung zwischen den Gegenstandsbereichen von Verkehrs- und Umwelterziehung und der Beitrag, den die Verkehrspädagogik zur Umweltbildung zu leisten vermag, sind heute unbestritten.

Die aktuellen → *KMK-Empfehlungen* zur Verkehrserziehung in der Fassung vom 17. 06. 1994 mahnen angesichts des erhöhten Problemdrucks durch die Ausweitung und Verdichtung des modernen Straßenverkehrs ein »generelles Umdenken und die Entwicklung von Alternativen« ausdrücklich an.

Die Schülerinnen und Schüler sollen »verschiedene Formen von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr« kennen lernen und sich mit Fragen der Verkehrsplanung und -gestaltung und der Verkehrspolitik befassen. Dabei sollen sie Alternativen zur bestehenden Verkehrsgestaltung und zum Verkehrsverhalten entwickeln. Letzteres bedeutet z.B., »begründete Entscheidungen bei der Wahl der Verkehrsmittel zu treffen« und »umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen«.

Literatur:

- DVW (Hrsg.): Die Neue Verkehrserziehung in der Schule. Meckenheim 1995
- DVW (Hrsg.): Radfahren 5–10. Meckenheim 1994
- DVR e.V. (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn 1992
- BUND (SchUB), Verkehr
- Verlag Heinrich Vogel: Verkehr und Umwelt (Folienmappe); Umwelt und Straßenverkehr (Folien und CD-ROM)

Unfallauswertung

Die quantitative Erfassung von Unfallhäufigkeiten und deren laufende Fortschreibung zur Erfassung von Trendverläufen bilden eine der wichtigsten Grundlagen für die Planung und Erfolgsbewertung von Maßnahmen (→ *Statistik;* → *Schulwegpläne*).

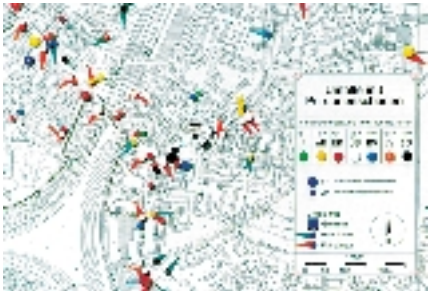
Zu unterscheiden sind bundesweite und lokale Unfallauswertungen.

1) Bundesweite Unfallauswertungen

– Unterschiedliche Unfallformen (Verkehrs-, Freizeit-, Sport-, Hausunfälle)
– Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Verletzte und/oder Getötete)
– Trendverlauf (Vergleich von Zahlen mehrerer Jahre miteinander)
– Lebensalter (besonders gefährdete Altersstufen: 3 bis 7 und ab 14 Jahre)
– Formen der Verkehrsbeteiligung
– Mitfahren im PKW
– Fußgängerunfälle
– Radfahrunfälle
– Schulbusverkehr
– Geschlechtsunterschiede (männliche Verkehrsteilnehmer generell stärker unfallgefährdet)
– Kinder ausländischer Familien (generell stärker unfallgefährdet)
– Regionalunterschiede (abnehmendes Unfallrisiko von Nord- nach Süddeutschland, inzwischen auch in den neuen Bundesländern)

2) Lokale Unfallauswertungen

Ziel: Ermitteln von Gefahrenschwerpunkten zur Verbesserung z.B. der Schulwegsicherheit.



Methode: Unfalltypen-Steckkarte
Unfälle mit Personenschaden über einen bestimmten Zeitraum hinweg erfassen), inzwischen auch elektronisch erfassbar (Elektronische Unfalltypen-Steckkarte = EUSka des Instituts für Straßenverkehr Köln (ISK) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Auf der Basis solcher Auswertungen werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die die Sicherheit in einem bestimmten Gebiet (z. B. Schuleinzugsbereich) erhöhen sollen.

Literatur:

- Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle. Fachserie 8. Reihe 7. Wiesbaden (jährlich).
- Ebendort: Sonderauswertung »Kinderunfälle im Straßenverkehr« (jährlich).
- BUK: Straßenverkehrsunfälle in der Schülerunfallversicherung 1995. München 1997
- Hubacher, M.: Das Unfallgeschehen bei Kindern im Alter von 0–16 Jahren. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU: Bern 1994

Unfallursachen

Die Erfassung von Unfallursachen erfolgt im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahmen (→ *Statistik;* → *Unfallauswertung*) anhand eines vorgegebenen, seit 1975 unverändert geltenden Ursachenverzeichnisses.

Man unterscheidet zwischen

– allgemeinen Ursachen (Straßenglätte, Witterungsverhältnisse o. ä.) und

– personenbezogenem Fehlverhalten (kann Beteiligten zugeschrieben werden).

Als Unfallursachen vonseiten der Beteiligten werden besonders folgende Hauptgruppen unterschieden:

– Verkehrsuntüchtigkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente, Übermüdung)

– Fehler der Fahrzeugführer (Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern)

– technische Mängel am Fahrzeug (Beleuchtung, Bremsen)

– falsches Verhalten von Fußgängern (z. B. bei Fahrbahnüberschreitung)

– Sichtbehinderung durch Fahrzeuge

Die Hauptschwierigkeit für Kinder im Straßenverkehr stellt das Überqueren der Fahrbahn dar. Folglich müssen Maßnahmen zur Schulwegsicherung (→ *bauliche Maßnahmen,* → *Parken,* → *Schulwegpläne*) an diesem Problem anknüpfen.

Literatur:

- Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle. Fachserie 8. Reihe 7. Wiesbaden (jährlich).
- Ebendort: Sonderauswertung »Kinderunfälle im Straßenverkehr« (jährlich)
- In vielen Bundesländern stehen auch entsprechende Veröffentlichungen der Statistischen Landesämter zu Verfügung.

V

Verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 der Straßenverkehrs-Ordnung – siehe Abbildung) werden häufig vereinfacht als »Spielstraßen« bezeichnet. Im Allgemeinen handelt es sich um kurze Straßenabschnitte mit sehr wenig Verkehr, in denen Kinderspiele überall erlaubt sind, Fußgänger sich auf der gesamten Breite aufhalten können, der Fahrzeugverkehr Schritt-

geschwindigkeit (d. h. max. 7 km/h) einhalten muss und das Parken nur an gekennzeichneten Stellen zulässig ist.

Da verkehrsberuhigte Bereiche einer sehr aufwendigen, kostenintensiven Gestaltung bedürfen, sind sie nur im Ausnahmefall geeignet. Sie sind z. B. bei der Erschließung von Wohnstraßen mit geringer Bebauungsdichte zu erwägen. Sie sind nicht zu verwechseln mit Tempo 30-Zonen, die den Regelfall darstellen, wenn es darum geht Geschwindigkeiten zu dämpfen → *Tempo 30*.

Verkehrserzieher

Verkehrserzieher sind alle Personen, die gemeinsam mit Kindern den öffentlichen Verkehrsraum benutzen. Das können Eltern und andere familiäre Bezugspersonen ebenso sein wie Mitglieder pädagogischer Berufsgruppen.

Kinder orientieren sich stark am Vorbild der Erwachsenen. Besonders nachhaltig wirkt das Vorbildverhalten von Personen, mit denen das Kind häufig im Alltag am Verkehr teilnimmt. Hier wird die spontan ablaufende Verkehrserziehung der familiären Bezugspersonen ergänzt durch gezielte Verkehrserziehung durch Personen, die eigens dafür ausgebildet sind.

Aber auch Personen, die gar kein Interesse an Verkehrserziehung haben, wirken bei Kindern als Vorbild (negativ). Um diesen unerwünschten Vorbildern begegnen zu können und unzureichende Bemühungen des Elternhauses auszugleichen, wird Verkehrserziehung durchgeführt.

Verkehrserzieher findet man in folgenden Berufsgruppen:

– Polizei: In den »Jugendverkehrsschulen« (z. B. Bayern) werden Schüler der 4. Jahrgangsstufen auf die Radfahrprüfung vorbereitet (in Hamburg »Polizeiverkehrslehrer«). In Kindergärten unterstützen sie u. a. die Elternbildung. Zusätzlich übernehmen sie Teile der Schulwegsicherung.

– Kindergarten und Grundschule: Pädagogische Regelfachkräfte vermitteln Verkehrserziehungsinhalte. Fachlehrer für Verkehrserziehung (mit eigener Qualifikation) gibt es allerdings in keiner Schulform.

– Moderatoren: Sie haben sich im Rahmen von Ausbildungsseminaren qualifiziert und sind bei der Umsetzung von Zielgruppenprogrammen tätig, die überwiegend aus Mitteln des Bundesministers für Verkehr finanziert werden.

Verkehrserzieher im weiteren Sinn sind

– → *Fachberater für Verkehrserziehung* bzw. »Obleute« an Schulen

– Dozenten an Fach-, Fachhoch- und Hochschulen

– Angestellte von Verkehrssicherheitsverbänden und -organisationen (Verkehrswachten, Gemeindeunfallversicherungsverbände, Automobilclubs), die häufig neben administrativ-organisatorischen Aufgaben auch pädagogisch unmittelbar mit Zielgruppen oder in der Aus- und Fortbildung tätig sind.

Verkehrserziehung

Verkehrserziehung umfasst alle Maßnahmen verkehrspädagogischer Einflussnahme, besonders auch auf jüngere Menschen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gewann die Verkehrserziehung parallel zur Zunahme des Automobilverkehrs wachsende Bedeutung speziell für Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter. Allgemeine Verbreitung fand die → *Radfahrausbildung* in den Grund- und Sonderschulen inzwischen auch in den neuen Bundesländern.

In ihren Anfängen hatte die Verkehrserziehung den Charakter einer rezeptartigen Unterweisung in den relevanten Vorschriften des Straßenverkehrs. Oberstes Lernziel war das **vorschriftsmäßige** Verhalten. Durch Vermittlung von Kenntnissen über die Zeichen und Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung, über Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und später auch durch das Einüben des richtigen Verhaltens sollte die gewünschte Verkehrssicherheit hergestellt werden (vgl. die klassische Führerscheinausbildung). Ermahnung und Belehrung waren typische Vermittlungsformen. Vielfach wurde die Verkehrserziehung als Aufgabe speziell dafür ausgebildeter Pädagogen (»Verkehrslehrer«, »Beauftragte für Verkehrserziehung«, »Obleute«) und außerschulischer Experten aufgefasst.

Inzwischen ist durch die Unfallforschung belegt, dass nur ein geringer Zusammenhang zwischen Verkehrswissen und Verkehrsverhalten besteht und dass regelangepasstes Verhalten nicht in jedem Fall Sicherheit gewährleistet.

Die moderne Verkehrspädagogik unterstellt ein Verständnis von *Verkehr* im vollen Wortsinn; d. h., sie geht über die Fixierung auf das vorschriftsmäßige Verhalten hinaus. Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Kindern und Jugendlichen und ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein (→ *KMK-Empfehlungen*).

Bereits die Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1972 verfolgte eine erweiterte Zielsetzung:

– Kinder und Jugendliche sollen rechtzeitig lernen, sich im Verkehr »sicher zu bewegen und verkehrsgerecht zu verhalten«.

– Zugleich sollen sie mit zunehmendem Alter ein »kritisches Verständnis für den Verkehrsablauf und seine Komponenten erlangen und damit befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken«.

Die intelligente Anpassung an jeweilige Verkehrsverhältnisse und die kritische Auseinandersetzung mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrswirklichkeit werden seither als einander ergänzende Zielsetzungen begriffen.

Diese grundlegende doppelte Zielsetzung wird in der Nachfolgefassung beibehalten.

Die KMK-Empfehlung von 1994 akzentuiert nicht nur den Beitrag der Verkehrserziehung zur → **Sicherheitserziehung**, sondern zugleich ihre Beiträge zur → **Sozialerziehung**, zur → **Umwelterziehung** und zur → **Gesundheitserziehung**. Damit hat die Verkehrserziehung ein eingeengtes Erziehungsverständnis überwunden und ist im umfassenderen Verständnis des angelsächsischen »education« zugleich Verkehrsbildung. Das kommt auch in neueren Gegenstandsbezeichnungen wie »Mobilitätsbildung« oder »ökologische Verkehrserziehung« zum Ausdruck.

Unter **sicherheitserzieherischer Zielsetzung** steht vor allem für Kinder im Grundschulalter das Lernziel, Verkehrssituationen sicher und selbstständig zu bewältigen, im Vordergrund. Im Unterschied zu traditionellen Konzepten der Verkehrserziehung wird mehr Wert auf Selbstständigkeit und Eigenverantwortlichkeit gelegt. Statt starrer Regelbefolgung wird der Aufbau flexibler, situationsbezogener und vorausschauender Verhaltensweisen angestrebt. Z. B. werden den Kindern heute alternative Formen des Linksabbiegens mit dem Fahrrad vermittelt.

Unter **sozialerzieherischer Zielsetzung** sollen Mitverantwortung, Rücksichtnahme und die Fähigkeit auf Vorrechte verzichten zu können entwickelt werden. Dabei wird auch auf psychische Faktoren der Teilnahme am Straßenverkehr Wert gelegt.

Unter **umwelterzieherischer Zielsetzung** sollen die Schülerinnen und Schüler »verschiedene Faktoren von Umweltbelastungen und -zerstörungen durch den Verkehr kennen, sie sollen sich mit ihrem eigenen Verhalten und dem der Erwachsenen als Verkehrsteilnehmer kritisch auseinandersetzen und Alternativen zum bestehenden Verkehrsverhalten und zur Verkehrsgestaltung entwickeln« (→ *KMK-Empfehlung*). U. a. heißt das, zu lernen eine begründete Verkehrsmittelwahl zu treffen, Vorschläge zur Verkehrsgestaltung zu entwickeln und Fragen der Verkehrsplanung und -politik zu erörtern.

Unter **gesundheitserzieherischer** Zielsetzung wird vor allem im Vor- und Grundschulbereich eine ganzheitliche Förderung der psychomotorischen Grundlagen für die Teilnahme am Straßenverkehr verfolgt (→ *Bewegungserziehung*), die das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen entwickeln soll. Weitere Berührungspunkte zwischen Gesundheitserziehung und Verkehrserziehung liegen in Zielen wie z. B. Lärm- und Stressvermeidung im Straßenverkehr, Stressbewältigung, Vermeidung unnötigen Autoverkehrs, Gesundheitsförderung durch Radfahren und Drogenprophylaxe.

Durch die Ausweitung ihres Gegenstandsbereiches, d. h., durch die Integration ökologischer, verkehrspolitischer, sozialer, ökonomischer, psychologischer, ethischer, philosophischer u.a. Aspekte ist Verkehrserziehung ein pädagogisch anerkanntes Bildungsanliegen geworden, dem in einigen Bundesländern durch Aufnahme in die Schulgesetzgebung sogar Gesetzesrang zukommt. Mit der Möglichkeit zwangloser Handlungsorientierung, des Aufsuchens außerschulischer Lernorte und der Kontaktaufnahme mit außerschulischen Partnern passt sie gut in die moderne geöffnete Schule auch des Sekundarbereichs.

Literatur:
- DVR e.V. (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn 1992
- DVW (Hrsg.): Die Neue Verkehrserziehung in der Schule: Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. 06. 1994
- Koch, H. (Hrsg.): Die Neue Verkehrserziehung: Modelle, Konzeptionen, Theorien. München 1991
- Verlag Heinrich Vogel: Indirekte Verkehrssinnbildung (Grundsatzbroschüre)

Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl gehört zu den Schlüsselwörtern moderner, umweltbezogener Verkehrserziehung. In vielen Fällen können die Menschen unter verschiedenen Verkehrsarten wählen und entscheiden, welchen Weg sie wie zurücklegen. Die moderne Verkehrserziehung will junge Menschen entscheidungsfähig machen, indem sie ihnen rationale Gesichtspunkte für die jeweils vernünftige Verkehrsmittelwahl vermittelt. Dabei gilt es situationsbezogen abzuwägen zwischen verschiedenen Kriterien, wie Zeitaufwand, Wirtschaftlichkeit, Bequemlichkeit, Gefährdungspotential, Transporttauglichkeit und Umweltfreundlichkeit. Vor allem im Kindergarten- und Grundschulbereich sehen sich Lehrer und Erzieherinnen oftmals vor die Aufgabe gestellt, auch mit Eltern über Probleme der Kinderbeförderung mit dem Auto zu sprechen. Weil Eltern primär auf die Sicherheit ihres Kindes bedacht sind, übersehen sie zuweilen, dass ihr Auto vor der Schultür eine überflüssige Gefährdung und Belästigung für andere darstellt und dass sie damit die Bewegungsarmut und die mangelnde Verkehrsteilnahme bzw. -erfahrung ihrer Kinder auf wenig umweltfreundliche Weise unterstützen.

Untersuchungen haben ergeben, dass motorisierte Verkehrsmittel, besonders das Auto, häufig für kurze Strecken eingesetzt werden, wo sie leicht durch weniger umweltbelastende Verkehrsarten ersetzt werden können. Über die Hälfte aller mit dem PKW zurückgelegten Verkehrswege sind nur bis zu 6 km weit, 42 % bis zu 4 km. Sie sind vielfach billiger, schneller und umweltschonender zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Auf Kurzstrecken ist das Rad meistens schneller als das Auto und erweist sich auch unter anderen Kriterien (s. o.) als das Mittel der Wahl. Auf weiten Strecken ist die Bahn meist bequemer, weniger riskant und jedenfalls umwelt-

freundlicher als das Auto. Flugzeuge haben ein sehr ungünstiges Energie-Leistungsverhältnis pro Person und zurückgelegter Strecke, und sie tragen erhebliche Schadstoffmengen in die Atmosphäre ein.

Mobilität ist ein Kennzeichen moderner Gesellschaft. Sie ist jedoch nicht allein an der Zahl der zurückgelegten Kilometer zu messen, sondern auch nach den pro Weg erfüllten Zwecken und den Auswirkungen auf die Lebensqualität zu beurteilen.

Fragen der Verkehrsmittelwahl sind bereits mit Grundschulkindern sinnvoll zu behandeln: *Für welche Wege ist das Fahrrad geeignet? Unter welchen Umständen ist die Fahrt mit dem Auto gerechtfertigt? Wann gehe ich besser zu Fuß?* Mit den Eltern können die Autofahrten zur Schule problematisiert werden. Manche Autofahrt ist unnötig. Das Halten zum Ein- und Aussteigen vor der Schule ist eine meist vermeidbare Gefährdung und Belästigung.

Verkehrssicherheitsstrategien

Unter Verkehrssicherheitsstrategien versteht man Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit. Das wichtigste Ziel ist die Verminderung der Unfallgefährdung. Aus dem dabei entstehenden pädagogischen Spannungsverhältnis zwischen »Bewahrung« und »Bewährung« ergibt sich die Einschränkung, dass durch Maßnahmen zur Verminderung der Unfallgefährdung speziell bei Kindern andere hochrangige Erziehungsziele (wie z. B. soziale Handlungskompetenz) nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Ansätze

Grundsätzlich kommen – der bekannten »3-E-Formel« (engineering- enforcement-education) folgend – unterschiedliche Ansatzpunkte zur Gefährdungsverminderung in Betracht:

1) Engineering (bauliche und technische Maßnahmen):

– bauliche Verkehrsgestaltung im Lebensumfeld von Kindern (z. B. → *bauliche Maßnahmen;* → *Schulwegpläne;* → *Tempo 30,* → *verkehrsberuhigte Bereiche*)

– passive Sicherheit für Kinder (→ *Mitfahren von Kindern im PKW*, Benutzung von → *Fahrradhelmen* (→ *Radfahrausbildung*)

2) Enforcement: Einführung und Durchsetzung sicherheitsrelevanter Normen (StVO, StVZO); dazu eignen sich nicht allein Überwachungsmaßnahmen mit Bestrafungen (z. B. Geldbußen), sondern auch persönliche Rückmeldungen (etwa bei Überprüfung des Sicherheitszustandes von Kinderfahrrädern) oder soziale Auszeichnungen bei vorbildlichem Verhalten.

3) Education: Erziehung und Bildung (→ *Verkehrserziehung,* → *Eltern,* → *Schulwegtraining*).

Es gibt inzwischen weitere, aber meist ähnliche Denkmodelle, in denen beispielsweise an die Stelle des Enforcement und der damit einhergehenden Normsetzung der Begriff der Organisation (Arbeitseinteilung, Delegieren, Überwachen u. a.) tritt.

Geht man davon aus, dass ein Unfall meist mehrere Ursachen hat, die oftmals den drei oben genannten Bereichen entstam-

men, so müssen Unfallverhütungsmaßnahmen auf jeder dieser drei Ebenen ansetzen. So sind Verkehrssicherheitsstrategien nur dann erfolgreich, wenn mehrere Maßnahmen gebündelt und aufeinander abgestimmt durchgeführt werden.

Dazu ist die Zusammenarbeit zwischen Institutionen (vor allem Schule/Kindergarten, Kommune, Polizei, Organisationen der Verkehrssicherheit) und mit den Eltern notwendig. Bei der Erarbeitung von Verkehrssicherheitsstrategien sollten darüber hinaus weitere Erkenntnisse beachtet werden:

Bauliche Maßnahmen sind der direkteste Weg zu einer sicherheitsförderlichen alltäglichen Verhaltenskultur.

Sind Sanktionen nur selten zu erwarten, werden Vorschriften und Regelungen im Straßenverkehr nicht ernst genommen.

Auch die Neueinführung von Rechtsnormen oder Verwaltungsbestimmungen (z. B. Neufassung der Bestimmungen über die Mitfahrsicherung von Kindern im PKW des Jahres 1993) oder die Installation von Regelungsinstrumenten (z. B. von Park- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen) sind als alleinige Maßnahme nur begrenzt wirkungsvoll.

Daher sind Maßnahmen der **Öffentlichkeitsarbeit**, aber auch die **Überwachung** eingeführter Regelungen zur Normdurchsetzung unverzichtbar.

Erziehungs- und Aufklärungsmaßnahmen (für Kinder, deren Eltern, motorisierte Verkehrsteilnehmer) haben nur begrenzten und vor allem keinen dauerhaften Erfolg, wenn im Lebensalltag der Beteiligten die angestrebten Verhaltensnormen oft oder sogar mehrheitlich **nicht** eingehalten werden (etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten, Mitfahrsicherung von Kindern im PKW).

Die bauliche Gestaltung von Verkehrsräumen und das Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer müssen den kindlichen Erlebens- und Verhaltensgewohnheiten entsprechen. Werden beispielsweise verkehrsnahe Räume wie Gehwege, Parkflächen und Fahrbahnen in Wohnstraßen von spielenden Kindern genutzt, so ist ein angemessenes Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer unverzichtbar.

Da viele Untersuchungen ergeben haben, dass die Unkenntnis von Verkehrsregeln keine vorrangige Unfallursache bildet, sollte die Vermittlung von Regelwissen in der Verkehrserziehung keinen zentralen Stellenwert einnehmen.

Jede durchgeführte Maßnahme sollte auf ihren Erfolg hin bewertet werden. Nicht nur die Effektivität technischer Sicherheitsmaßnahmen, sondern auch die verschiedener Verkehrserziehungsmaßnahmen sollte regelmäßig überprüft werden.

Literatur:

- Hilse, H.G., Schneider, W. (Hrsg.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart 1995

W

Wegeunfälle

Als Wegeunfälle von Schülern bezeichnet man in der Statistik der Unfallversicherungsträger alle Unfälle, die sich auf Wegen beim Besuch von Kindergärten, Schulen, Hochschulen ereignen. Dabei unterscheidet man (a) Straßenverkehrsunfälle und (b) Sonstige Wegeunfälle, z. B. Ausrutschen auf Glatteis (→ *Statistik*).
Der Straßenverkehr ist zwar die wichtigste Einzelursache für die Gefährdung von Kindern auf dem Kindergarten- oder Schulweg; auch andere Unfallursachen spielen aber eine nicht zu vernachlässigende Rolle: Mehr als die Hälfte aller Kindergarten- oder Schulwegunfälle ereigneten sich ohne unmittelbare Einwirkung des Fahrverkehrs (Bezugsjahr: 1995). Abgesehen von einem Anteil von 11.4% der Unfälle, die sich beim Mitfahren in öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem in Schulbussen, ereignen, sind die betroffenen Kinder bei diesen Unfällen meist zu Fuß unterwegs, in 38.8% der Fälle in Begleitung von weiteren Schülern.

Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf diese Wegeunfälle, die sich **nicht infolge des Fahrverkehrs** ereignet haben.
Besonders viele Wegeunfälle ohne direkten Bezug zum Straßenverkehr ereignen sich in der Altersgruppe der Grundschüler und allgemein bei der Benutzung von Schulbussen. Auffallend hoch ist der Anteil der nicht direkt verkehrsbezogenen Schulwegunfälle in den Wintermonaten November bis März.

Unfallorte sind selten (5.9%) Fahrbahnen, sondern vor allem Gehwege (48.3%), Omnibushaltestellen (15.0%), nicht ganz selten (2.9%) auch Schulhöfe außerhalb der Pausenzeit. Die Wegeunfälle ereignen sich also überwiegend auf ebenen Flächen, vergleichsweise selten (4.4%) sind Stufen oder Treppen unfallverursachend von Bedeutung. 13.6% der Wegeunfälle wurden durch andere Personen verursacht. Die wichtigsten Bewegungsabläufe, die zu der Verletzung führten, sind:

- Ausgleiten, Ausrutschen (vgl. Wintermonate, s. o.) 18.0 %
- Über etwas fallen, stolpern 17.7 %
- Umknicken 13.2 %
- Von Gegenständen getroffen werden (nicht durch Fahrzeuge) 5.1 %
- geschlagen, geboxt, umgestoßen, getreten werden 15.8 %

Typische Verletzungsformen (fast nie mit tödlichem Ausgang) sind Zerrungen, Knochenbrüche, Gehirnerschütterung oder -quetschung (Commotio, Contusio), Prellungen, Risswunden.
Hieraus wird ersichtlich, dass Schulwegunfälle, die nicht unmittelbar mit dem Straßenverkehr in Beziehung stehen, sehr unterschiedliche Ursachen haben können. Teilweise sind sie die Folge verschiedener Formen von Aggression im Alltag, teilweise aber handelt es sich um Alleinunfälle, was als Indiz für die Bewegungsungeschicklichkeit vieler Kinder im Grundschulalter gewertet werden kann. Die Benutzung von Schulbussen und sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln führt relativ häufig zu Unfällen, die aber nur zum geringen Teil durch verkehrsbedingte Risiken entstehen.
(→ *Schulbusverkehr*)

Literatur:

- Bundesverband der Unfallversicherungsträger (BUK): Statistik- Info zum Schülerunfallgeschehen 1995. München 1996

Z

Zuständigkeiten

Die Frage nach den Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Schulwegfragen ist oftmals verbunden mit der Frage nach der Verantwortlichkeit, der Haftung und der Aufsichtspflicht.

1) Für Schulwegangelegenheiten sind in erster Linie die **Eltern und Erziehungsberechtigten** zuständig. Sie haben dafür zu sorgen, dass ihre Kinder zur Schule gehen und ihre Schulpflicht erfüllen. Sie entscheiden – soweit es einen Entscheidungsspielraum gibt –, wann, auf welchem Weg und mit welchem Verkehrsmittel der Schulweg zurückgelegt wird. Sie müssen eigenverantwortlich beurteilen, ob ihr minderjähriges Kind den Schulweg schon allein zurücklegen kann oder nicht.
In diesem Zusammenhang sind sie auch zuständig für die Schulwegvorbereitung (Schulwegtraining). Als Kindergarteneltern sind sie in besonders hohem Maße dafür zuständig ihrem Kind einen sicheren Hin- und Heimweg zu ermöglichen.

2) Weitere Zuständigkeiten in Schulwegangelegenheiten obliegen:

a) dem Straßenbaulastträger (für Bau und Instandhaltung des Straßenkörpers) und

b) der Straßenverkehrsbehörde (für Maßnahmen zur Sicherstellung des Verkehrs, z.B. Beschilderung, Ampeln, Markierungen, Verkehrsbeschränkungen, Schülerlotsen usw.),

die beide für die Sicherheit auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen zu sorgen haben. Je nach Art des Verkehrsraumes sind sie bei der Gemeinde, bzw. der Stadt, beim Kreis, beim Bezirk oder beim Land angesiedelt. Beide Behörden können in Personalunion vorhanden sein, z. B. im Landratsamt.

c) Es gibt aber auch noch andere Verantwortliche zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht, z.B. die Deutsche Bahn AG auf ihren Bahnhöfen und Anlagen, die Betreiber des → *ÖPNV* in ihren Fahrzeugen und auf ihren Haltestellen, Fährbetriebe auf ihren Schiffen und Anlegestellen oder private Grundstücksbesitzer.

Auf welche Weise die genannten Stellen für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sorgen, liegt in ihrem eigenen Ermessen und in ihrer eigenen Verantwortung.

3) **Schule und Kindergarten** sind dafür zuständig, während des Schul- und Kindergartenbetriebs die Aufsichtsfunktion der Eltern zu übernehmen. Das gilt natürlich auch für den Aufenthalt auf öffentlichen Wegen, auf Straßen, zum Beispiel bei Unterrichtsgängen und Wanderungen.

Für den Schulweg kann in bestimmten Sonderfällen ebenfalls eine Zuständigkeit gegeben sein: nämlich dann, wenn eine besondere Gefährdung eingetreten ist, und wenn der Schule bekannt ist, dass die Eltern ihre Verantwortung nicht wahrnehmen können oder wollen.

Beispiele: Extreme Wetterbedingungen (Schneesturm, Hochwasser), persönliche Gründe (Krankheit, Verletzung, hohe psychische Belastung) oder sonstige Vorkommnisse (kriminelle Handlungen, Unglücksfälle) können es erforderlich machen, dass sich die Schulleitung um den sicheren Heimweg kümmert und die Schüler betreut. Dies gilt umso mehr, je jünger

die Schüler sind. Für Kindergärten gilt dies in besonderer Weise, selbst dann, wenn eine schriftliche Erklärung der Eltern vorliegt, dass das Kind den Weg alleine zurücklegen darf.

4) Im Schulbusverkehr teilen sich der Schulbusträger und der Schulbusunternehmer die Verantwortung.

Der Träger des **Schulbusverkehrs** muss nicht unbedingt identisch sein mit dem Sachkostenträger der Schule. Meist ist es die Kommune oder der Landkreis, es kann aber auch ein Schulverband oder ein eigener Schulbus-Zweckverband sein. Er ist für die Finanzierung zuständig – in der Regel durch Landesmittel unterstützt. Außerdem hat er den Busverkehr auszuschreiben und zu vergeben und ist insbesondere für die Ausgestaltung des Schulbusvertrages mit dem Busunternehmer zuständig. Durch diesen Vertrag kann er den Sicherheits- und Komfort-Status des Schulbusverkehrs entscheidend beeinflussen.

5) Der **Busunternehmer** ist dafür zuständig, die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), des Personenbeförderungsgesetzes und der BOKraft, sowie die Unfallverhütungsvorschriften seiner Berufsgenossenschaft einzuhalten. In diesen Gesetzen und Vorschriften ist der sichere Zustand der Fahrzeuge, der Fahrbetrieb und das Verhalten von Personal und Fahrgästen geregelt.

6) Die Zuständigkeit der **Polizei** erstreckt sich im Wesentlichen auf die Überwachung des Straßenverkehrs. Darüber hinaus hat die Polizei eine wesentliche Funktion in der Verkehrserziehungsarbeit in Schule und Kindergarten, in der Betreuung der → *Schulwegdienste* und in der vorbeugenden Beratungsarbeit (Elternabende, Aufklärungsaktionen).

7) Die gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallkassen und Gemeindeunfallversicherungsverbände, bei Privatschulen die zuständige Berufsgenossenschaft) überwachen die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen bei Planung, Bau und Betrieb der schulischen Anlagen und Einrichtungen, während die Überwachung des Schulweges in die Zuständigkeit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde fällt.

DER SCHULWEG MEINES KINDES

Bitte beantworten Sie die Fragen mit Ihrem Kind.

1. Wie gelangt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Bitte das oder die zutreffende(n) Kästchen ankreuzen.

- ☐ zu Fuß
- ☐ mit dem Fahrrad
- ☐ mit Linienbus/Straßenbahn
- ☐ mit Schulbus
- ☐ im Auto

2. Zeichnen Sie bitte gemeinsam den Schulweg in die beiliegende Karte ein.

Falls Ihr Kind verschiedene Wege benutzt, tragen Sie alle ein.

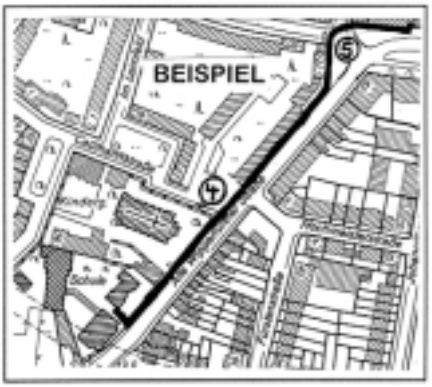
Dabei soll deutlich werden,

- auf welcher STRAßENSEITE Ihr Kind jeweils geht
- wo es an Kreuzungen und Einmündungen die Straßenseite wechselt
- wo die Straße sonst noch überquert wird

3. Welche Gefahren gibt es auf diesem Schulweg?

Tragen Sie die Nummern der auftretenden Mängel an den entsprechenden Stellen der Karte ein.

- Das ÜBERQUEREN ist schwierig,
  - (1) ... weil der Verkehr zu stark ist
  - (2) ... weil zu schnell gefahren wird
  - (3) ... weil die Straße zu breit ist
  - (4) ... weil abbiegende Autos zu beachten sind
- Die SICHT ist schlecht,
  - (5) ... durch parkende Autos
  - (6) ... durch Hecken, Bäume usw.
  - (7) ... wegen der Kurve oder Kuppe
- Weitere Mängel (ggf. kurz benennen):
  - (8) Gehweg _____
  - (9) Ampelschaltung _____
  - (10) andere _____



Vielen Dank für Ihre Hilfe!

Ergänzende Hinweise zu den Literaturangaben:

Bezugsadressen und verwendete Abkürzungen:

BASt Bundesanstalt für Straßenwesen
Postfach 100150,
51401 Bergisch-Gladbach

BUK Bundesverband der Unfallkassen
München
siehe nächste Spalte (GUV-Medien)

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Beueler Bahnhofsplatz 16,
53222 Bonn

DVW Deutsche Verkehrswacht e.V.
Meckenheim
Bezug von Medien:
Verkehrswacht Medien & Service-Center, Am Pannacker 2,
53340 Meckenheim

GUV Gesetzliche Unfallversicherung
(siehe nächste Spalte)

ISK Institut für Straßenverkehr
(siehe nächste Seite)

LVW Landesverkehrswacht

Verlage: siehe Seite 40 (Medien)

GUV-Medien

Medien mit GUV-Bestellnummern sind i.d.R. kostenlos beim zuständigen Unfallversicherungsträger erhältlich (Adressen: vorletzte Umschlagseite).
Herausgeber ist der Bundesverband der Unfallkassen e.V. (BUK), Fockensteinstraße 1, 81539 München

Übersicht:

- Broschüre »Inline Skaten mit Sicherheit« (GUV 20.53)
- Broschüre »Mit dem Bus zur Schule« (GUV 57.1.33)
- Reihe »Sicherheit im Schulsport«: Heft 7 »Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren« (GUV 57.1.42)
- Reihe »Praxisorientierte Verkehrserziehung«:
  1) Band 1: »Der Tote Winkel« (GUV 57.1.53.1)
  2) Band 2: «Bus-Schule« (GUV 57.1.53.2) i. Vorber.
  3) Band 3: »FIT – Fahrrad im Trend; Projektwochen; Bewegungsförderung« (GUV 57.1.53.3) i.Vorber.
- Lehrerbrief »Inline Skaten« (GUV 57.2.289)
- Plakat »Das verkehrsgerechte Fahrrad« (GUV 30.27)
- Plakat »Profis fahren mit Helm« (GUV 30.28)
- Plakat »Werden auch Sie Schulweghelfer« (GUV 30.29)
- Plakat »Vorsicht! Toter Winkel« (GUV 30.31)
- Plakat »Bus-Schule« (GUV 30.32) i. Vorbereitung

Weitere Medien, die sich mit der Thematik »Schulweg« befassen

1) ISK-Medienpaket »Schulwegsicherung«
- Elternheft (DM 2,00)
- Videofilm (DM 18,00)
- CD-ROM (DM 18,00)
- Planerheft (DM 10,00)

Das gesamte Paket kostet DM 40,00 zzgl. Porto.
Bezug:
»Institut für Straßenverkehr«
des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)
Ebertplatz 2, 50668 Köln,
Fax 02 21/160 24 49,
e-mail: ISK-GDV@t-online.de

2) ADAC-Veröffentlichungen
- Schulwegratgeber
- Wir helfen! (Verkehrssicherheits-Tips für Kinder und Jugendliche)
- ADAC-Signale (Zeitung für Verkehrserzieher)

Bezug:
– ADAC-Regional-Clubs
– ADAC e.V. Abt. VSP,
Am Westpark 8, 81373 München
(kostenlos)

3) Rudolf Gliewe, Max Schmid:
»Mein Kind auf dem Schulweg«
Verlag H. Vogel, Neumarkter Str. 18, 81664 München, 1997
(Bestellnr. 29125, Preis: DM 16,30)

4) Dr. Rita Bourauel: »Kinder im Straßenverkehr«
Verlag Schmidt Römhild, Mengstr. 16, 23552 Lübeck, 1996
ISBN: 3-7950-0724-0 (DM 19,90)

Die Autoren:

Dr. habil. Rudolf Günther, Verkehrspsychologe, Reutlingen

Seit 1980 Dozent am Psychologischen Institut der Universität Tübingen und Leiter einer selbstständigen Forschungsgruppe.

Langjähriger Arbeitsschwerpunkt: Konzeptentwicklung zur Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen; u. a. Projekte der Bundesanstalt für Straßenwesen, des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (v. a. »Kind und Verkehr«).

Hartmut Klute, Hessisches Institut für Lehrerbildung, Weilburg

Seit 1980 tätig als Pädagoge beim Hessischen Landesinstitut für Pädagogik, vormals HILF.

Autor von verkehrspädagogischen Konzeptionen.

Fachmann für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung.

Martin Kraft, Deutsche Verkehrswacht e.V., Meckenheim

Seit 1988 bei der Deutschen Verkehrswacht für Schulverkehrserziehung zuständig.

Schwerpunkte der Arbeit bestehen bei der Radfahrerziehung sowie bei den psychomotorischen Grundlagen der Verkehrserziehung.

Dr. Detlev Lipphard, Institut für Straßenverkehr Köln (ISK) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

Seit 1992 tätig als Projektleiter.
Autor von verschiedenen Medien zur Schulwegsicherung.

Fachmann für die bauliche Gestaltung von Schuleinzugsbereichen und zur Erstellung von Schulwegplänen.

Helmut Schrödel, Bayerischer Gemeindeunfallversicherungsverband, München

Seit 1980 pädagogischer Mitarbeiter in der Hauptabteilung Prävention des Bayer. GUVV, Aufsichtsperson, Mitglied des Sachgebietes »Verkehr« in der Fachgruppe »Bildungswesen« des BUK.

Veröffentlichungen zur Sicherheitserziehung und Verkehrserziehung.