

ADAC signale

Fakten und Hintergründe (S. 2 – 6), Tipps für die Praxis (S. 7 – 8)



In dieser Ausgabe:

- Statistik
- Kinder sind anders
- Schüler als Fußgänger
- Schulwegpläne
- Schüler als Radfahrer
- Schüler im Bus
- Schüler als Mitfahrer
- Tipps für die Praxis

Sichere Schulwege

Die Unfallzahlen auf den Schulwegen in Deutschland gehen allgemein weiterhin zurück. 62.545 Schulwegunfälle, davon 70 mit Todesfolge, wurden den Unfallversicherungsträgern der öffentlichen Hand im Jahre 2005 gemeldet.

So erfreulich der weitere leichte Abwärtstrend in der Schulweg-Unfallstatistik ist, so traurig stimmt die Tatsache, dass durchschnittlich immer noch an jedem zweiten Schultag ein Kind auf dem Schulweg tödlich verunfallt.

Schulanfang

Für rund 800.000 Kinder in Deutschland beginnt jährlich ein neuer Lebensabschnitt – die Schulzeit, und mit ihr auch die aktive und regelmäßige Teilnahme am Straßenverkehr.

Kinder und Jugendliche müssen zur Schule, aber der Weg dorthin und wieder nach Hause birgt

eine Reihe von Gefahren. In der Straßenverkehrsordnung besitzt der Schutz der Kinder aus diesem Grund einen erhöhten Stellenwert.

Meist wird das Thema „Sicherer Schulweg“ mit ABC-Schützen in Verbindung gebracht, weil sie besonders unerfahrene Verkehrsteilnehmer sind. Bereits im Elternhaus und Kindergarten sollte beim Kleinkind die Verkehrserziehung und das behutsame Heranführen an die Gefahren des Straßenverkehrs beginnen; durch gezieltes Training, unter Anleitung und Beaufsichtigung, muss eine Sensibilisierung für immer wieder vorkommende Standardsituationen im Verkehr erfolgen.

Ihre Fortsetzung findet die Verkehrserziehung in der Grundschule mit begleitendem Schulwegtraining und der Fahrradausbildung. Die Eltern sind damit jedoch nicht aus ihrer Verantwortung entlassen.

Nicht nur ein Thema für die 1. Klasse

Ein Blick auf die Statistik zeigt aber auch, dass nicht nur die Schulanfänger sondern alle Altersstufen gefährdet sind, und das Thema Schulweg und dessen Bewältigung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln somit ein fester Bestandteil der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit für alle sein muss.

Was sagen die Zahlen?

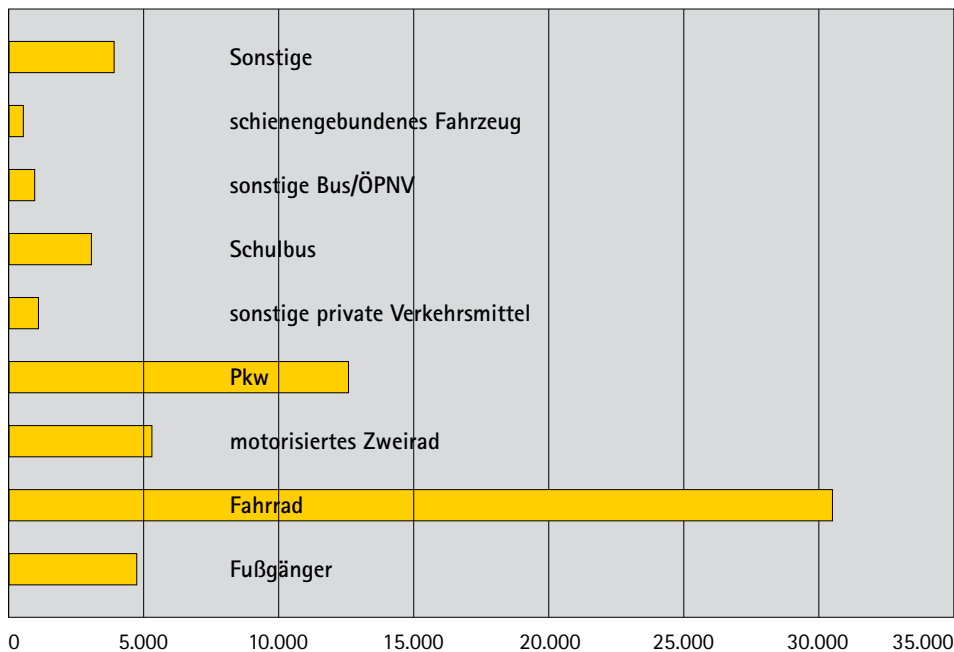
Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg bestätigt seit einigen Jahren einen leicht rückläufigen Trend.

Dennoch wurden im Zusammenhang mit dem Besuch von Tageseinrichtungen, Schulen und Hochschulen von den 17,5 Millionen Versicherten in der Schüler-Unfallversicherung immer noch 62 542 im Straßenverkehr verletzt.

D. h.: Jeder 10. Schüler (!) wird im Laufe der Schulzeit bei einem Verkehrsunfall verletzt.

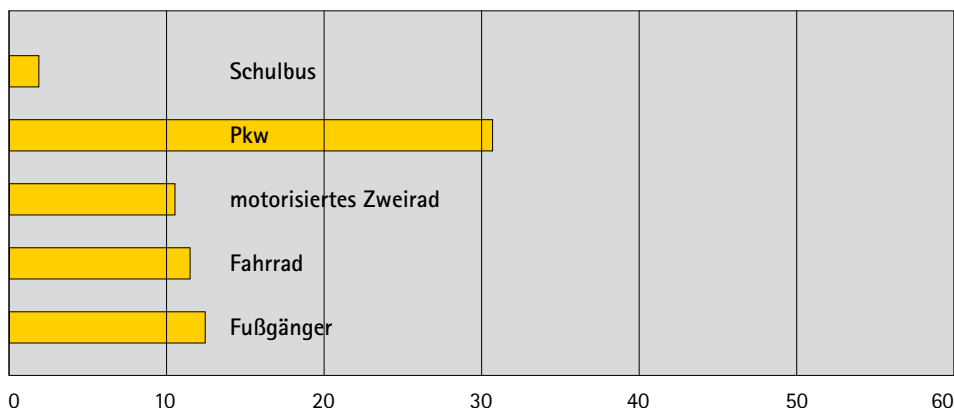
Am häufigsten ereigneten sich Fahrradunfälle (48 %), gefolgt von Unfällen als Fahrer oder Mitfahrer von Pkw (19 %). 8 % der Unfälle sind auf die Benutzung von motorisierten Zweirädern zurückzuführen, 7 % entfielen auf Fußgänger.

Schulweg-Unfälle 2005



Die Zahl der tödlichen Unfälle auf den Schulwegen ist auf 70 zurückgegangen. Die Anzahl der bei Pkw-Unfällen getöteten Schüler bestätigt aber trotzdem das hohe Risiko bei dieser Art der Verkehrsteilnahme.

Schulweg-Unfälle mit Todesfolge 2005



Geschlecht und Alter

Das größte Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, haben Schüler zwischen 15 und 17 Jahren, gefolgt von den 10- bis 14-Jährigen. Mit der Fahrerlaubnis ab 18 Jahren steigt das Risiko, einen Pkw-Unfall zu erleiden, deutlich an.

Das Risiko bei der Beförderung in Schulbussen ist nahezu konstant niedrig geblieben.

Insgesamt ist die Zahl der verunglückten Jungen höher als die der Mädchen, besonders die 15- bis 17-jährigen und 10- bis 14-jährigen **Jungen** haben ein größeres Straßenverkehrsunfallrisiko als Mädchen in den entsprechenden Alterskategorien.

Bei Jungen aller Altersgruppen liegt der Anteil der **Fahrradunfälle** am Straßenverkehrsunfallgeschehen bei 50 % und ist höher als bei den Mädchen (46 %). Bei den 10- bis 14-jährigen Jungen liegt dieser Anteil sogar bei rund 70 %, bei den gleichaltrigen Mädchen bei 60 %.

Bei Jungen ab 15 Jahren spielt die Benutzung von motorisierten Zweirädern eine größere Rolle im Straßenverkehrsunfallgeschehen als bei den Mädchen.

Das größte Risiko, als **Fußgänger** zu verunglücken, haben die 10- bis 14-Jährigen, Mädchen etwas mehr als Jungen.

Tageszeitliche Unterschiede

Rund ein Drittel aller Straßenverkehrsunfälle ereignete sich in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr. Faktoren, die das Unfallrisiko erhöhen, sind der Berufsverkehr – insbesondere am frühen Morgen –, aber auch die Dunkelheit am späteren Nachmittag, Beginn und Ende der Woche und Witterungsbedingungen, so z. B. winterliche Straßenverhältnisse.

Stadt – Land

Analysen zum Vergleich „Stadt – Land“ sind kaum möglich, da keine konkreten geografischen Fallinformationen zur Verfügung stehen. Man kann lediglich festhalten, dass die Stadtstaaten (Berlin, Hamburg, Bremen) das allgemeine Nordost-Südgefälle durchbrechen und zu den Regionen mit den niedrigsten Raten zählen.

Keineswegs darf man aber von den Unfallraten auf das Unfallrisiko schließen. Es ist vermutlich einfach so, dass die Exposition (Länge und Dauer des Schulwegs sowie Art der Verkehrsbeteiligung) bei den Stadt-Land-Unterschieden in den Unfallraten entscheidend ist.

Schulanfang – Der erste Weg allein

Das Verkehrsgeschehen stellt hohe Anforderungen, denn es werden Wissen, Kenntnisse und ständige Entscheidungen verlangt.

Dem Erwachsenen ist es in der Regel gar nicht bewusst, wie viele Informationen er im Verkehr aufnimmt und blitzschnell verarbeitet. Er hat ja bereits unzählige Verkehrssituationen erlebt und dabei eine Fülle von Erfahrungen gesammelt.

Bei Kindern ist das ganz anders. Sie beginnen erst langsam, sich mit dem Verkehr zu beschäftigen, und vieles von dem, was auf den Straßen passiert, können sie noch gar nicht verstehen.

Kinder sind erheblich kleiner als Erwachsene und haben schon dadurch Nachteile im Straßenverkehr: Sie werden schlechter gesehen, haben selber einen schlechteren Überblick und wegen der kürzeren Beine benötigen sie mehr Schritte, um eine Straße zu überqueren.

Auch Wahrnehmungen und Reaktionen, die für die sichere Verkehrsteilnahme eine entscheidende Rolle spielen, sind bei Kindern noch nicht voll entwickelt, wie z. B. Gehör und Orientierung. So fällt es Kindern bis zum 10. Lebensjahr schwer, rechts und links zu unterscheiden. Auch das Richtungshören ist noch nicht voll ausgeprägt. Entfernungen und Geschwindigkeit einzuschätzen, ist noch nicht möglich.



Schulanfänger haben eine „lange Leitung“: Sie benötigen die 2,5 bis dreifache Zeit eines Erwachsenen, um in schwierigen Situationen reagieren zu können.

Kinder eignen sich ihre Umwelt vor allem spielerisch an und lassen sich dabei von spontanen Interessen, plötzlichen Ereignissen und Gefühlen leiten. Die **Konzentration auf eine einzige Sache**, wie z. B. den Straßenverkehr, ist dem kindlichen Denken ebenso fremd wie das rein verstandesmäßige Handeln.

Selbst wenn Kinder die Verkehrsregeln gut kennen, kann es trotzdem passieren, dass sie sich in einer konkreten Situation ganz anders verhalten. Kinder sind keine kleinen Erwachsenen, von denen ein fehlerfreies, überlegtes und verantwortungsvolles Verkehrsverhalten erwartet werden kann.

Gefahren auf dem Schulweg aus Kindersicht

Nur 28 % der Grundschul Kinder erleben ihren Schulweg als ungefährlich, die restlichen 72 % können eindeutige Gefahren benennen – das zeigt eine Befragung von Grundschulkindern.

Die von den Kindern am häufigsten genannten Gefahren waren die zu schnell fahrenden Autos, die unvorsichtig abbiegenden Fahrzeuge, die parkenden Autos auf Geh- und Radwegen, die Sichthindernisse (z. B. die parkenden Autos vor der Schule, an Kreuzungen, an Zebrastreifen und Ampeln), die für Fußgänger ungünstigen Ampelschaltungen (zu kurze Grünphasen) und die fehlenden Überquerungshilfen.

Trotzdem sind Kinder oft gutgläubig und verlassen sich darauf, dass die Großen schon alles richtig machen.

Schulwegtraining

Zeigen und erklären

Beim gemeinsamen Begehen des künftigen Schulwegs soll dem Kind konkret erklärt werden, auf welche Gefahren besonders zu achten ist, warum es einen bestimmten Weg geht, wo es die Straße sicherer überqueren kann, weshalb bestimmte Stellen zu meiden sind etc. So lernt das Kind vor Ort, wie es sich und weshalb es sich so zu verhal-

ten hat. Der kürzeste Schulweg muss nicht immer der sicherste sein. Kleine Umwege lohnen sich oft – wenn dadurch das Überqueren sicherer wird.

Regelmäßig üben

Wichtig ist: Kurz aber oft üben und Kinder nicht überfordern und keinesfalls Angst vor den Gefahren des Straßenverkehrs machen. Die Dauer des Schulwegtrainings hängt von Länge und Schwierigkeitsgrad des Weges und den entwicklungsbedingten Voraussetzungen des Kindes ab. Als Richtlinie gilt: Einen leichten und kurzen Weg mindestens drei- bis viermal, einen langen und schwierigen Weg mindestens an 10 verschiedenen Tagen abgehen, und zwar zu normalen Schulwegzeiten, also z. B. nicht am Wochenende oder in den Ferien.

Erklären und führen lassen

Wichtig ist der Rollentausch – das Kind übernimmt die Führung und erklärt konkret „was“ es „warum“ macht. So können Eltern immer noch falsches Verhalten korrigieren.

Wichtig ist auch, wenn das Kind schon regelmäßig alleine zur Schule geht, es von Zeit zu Zeit zu beobachten, wie es sich z. B. im Zusammensein mit anderen Kindern verhält. Sollten sich Nachlässigkeiten eingeschlichen haben, muss das Training wiederholt werden.

Hektik und Stress am frühen Morgen sind kein guter Start in den Tag – es ist ratsam, bei Verspätung eine Entschuldigung für den Lehrer mitzubringen. Das Gleiche gilt für das Setzen von Zeitlimits beim Nachhausekommen – die Sorge, Schelte zu bekommen, lässt das Kind das Umfeld vergessen und hetzen, um pünktlich daheim zu sein.

Wichtig: Auch die Freizeitwege üben

Die Freizeit, in der Kinder wesentlich ausgelassener und unkonzentrierter unterwegs sind, ist statistisch gesehen weitaus gefährlicher (85% aller Kinderverkehrsunfälle passieren in der Freizeit).

Schüler als Fußgänger

Der Schulweg ist für viele Kinder der erste Weg, auf dem sie ihre gewohnte Umgebung verlassen und den sie alleine machen. Besonders mit dem ungesicherten Überqueren von Straßen sind ABC-Schützen überfordert.

Folgende Faktoren erschweren den Schulweg zusätzlich:

- Straßen mit starkem Verkehr, auch wenn sie nicht überquert werden müssen
- Hohe Geschwindigkeiten
- Abbiegeverkehr
- Fehlende Überquerungshilfen
- Unübersichtlicher Straßenverlauf
- Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge
- Sichtbehinderung durch Bebauung oder Bepflanzung

Trügerische Sicherheit: Auch gesicherte Übergänge bergen Gefahren!

Zebrastrreifen: Kinder denken nicht daran, dass die Autofahrer Zebrastrreifen übersehen können oder nicht automatisch anhalten. Oft machen Kinder auch ihre Absicht, die Straße überqueren zu wollen, nicht durch Handzeichen für den Autofahrer deutlich.

Auch das richtige Verhalten und Benutzen von Zebrastrreifen und Ampeln will gelernt sein und muss wiederholt geübt werden.

Ampeln: Oftmals sind Ampeln so geschaltet, dass es sehr lange dauert, ehe die Fußgänger „grün“ haben; Kinder haben oft nicht so viel Geduld und überqueren die Straße dann bei „Rot“. Vielfach ist auch die „Grünphase“ viel zu kurz.

Weitere exemplarische Beispiele für Gefahrenstellen, die auf dem Schulweg anzutreffen sind:

- Stark befahrene Radwege entlang des Gehwegs
- Fehlender, plötzlich endender oder blockierter Gehweg
- Grundstücksausfahrten

Für die Wahl des richtigen Schulwegs gibt es folgende Faustregeln:

- Kinder sollen möglichst selten Fahrbahnen – besonders viel befahrene – überqueren müssen.
- Lässt sich dies nicht vermeiden, sollen die Fahrbahnen möglichst nur an Kreuzungen und Einmündungen gequert werden, dort, wo sehr viel Verkehr ist, möglichst an Ampeln, Zebrastrreifen, durch Unterführungen und an durch Schülerlotsen gesicherten Stellen.
- Die empfohlene Straßenseite sollte über einen ausreichend breiten Gehweg verfügen.

Schulwegpläne

Für die meisten Eltern ist es selbstverständlich, dass sie schon frühzeitig mit ihren Kindern den späteren Schulweg einüben. Manchmal sind Eltern

aber unsicher, ob sie den besten, den sichersten Weg ausgesucht haben. Hier hilft der Schulwegplan.

Was ist ein Schulwegplan?

Schulwegpläne sind vereinfachte Darstellungen der Einzugsbereiche von Schulen. Aufgrund von Erfahrungswerten werden in diesen Skizzen die derzeit sichersten Wege zur Schule eingezeichnet. Diese Wege sind aber nicht unbedingt die kürzesten. Denn wenn z. B. Gefahrenpunkte gemieden werden müssen, können dadurch kleine Umwege entstehen. Unter anderem ist dort verzeichnet:

- Empfohlener Weg zur Schule
- Fußgängerampeln
- Zebrastrreifen
- Gefährliche Stellen – „Hier nicht überqueren!“
- Schülerlotsen
- Bushaltestelle

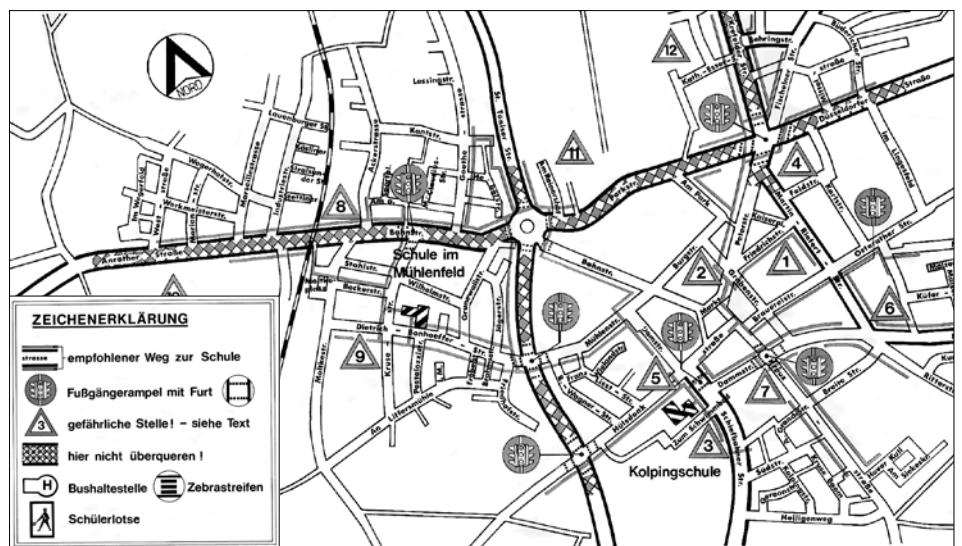
Den aktuellen Schulwegplan gibt es an Schulen oder bei den Gemeinden

Wichtig:

- *Sich rechtzeitig vor Schulbeginn nach dem Schulwegplan erkundigen*
- *Frühzeitig vor Schulbeginn anhand des Schulwegplans mit dem Kind den ausgewählten Schulweg trainieren*
- *Der Schule eventuelle neue Gefahrenpunkte oder Veränderungen, welche noch nicht in den Plan aufgenommen sind, sofort melden*
- *Sollte es keinen Schulwegplan geben, muss dies beim Elternabend angesprochen werden*
- *Auch andere Eltern nach dem Schulweg ihrer Kinder befragen*

Wer ist zuständig?

Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe, an der Verwaltungen, Polizei, Politiker, Verkehrssicherheitsorganisationen, Schulen und Eltern gemeinsam arbeiten sollten. Sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der Umsetzung von Schulwegplänen hat es sich bewährt, dass ein Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ gegründet wird, der eine längerfristige Zusammenarbeit anstrebt.



Schüler als Radfahrer

Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle von Schülern waren 2005 mit rund 48 % die Fahrradunfälle, das bedeutet, dass über 30.000 Schüler auf dem Schulweg mit dem Rad verunglückten, 12 davon tödlich.

Kinder lernen zwar frühzeitig und schnell, rein motorisch ihr Fahrrad zu beherrschen, wenn ihre volle Konzentration auf diese Tätigkeit gerichtet ist. Werden sie aber, wie es die Verkehrswirklichkeit immer wieder erfordert, mit unvorhergesehenen, ungeübten und unbekanntem Situationen und Aufgaben sowie Mehrfachhandlungen konfrontiert, so zeigen sich bei Kindern im Grundschulalter noch sehr schnell Überforderungen. Sie sind deshalb besonders gefährdet. Kinder sollten daher erst so spät als möglich mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen.

Verkehrspädagogen raten daher, dass Kinder frühestens nach bestandener Radfahrprüfung im 4. Schuljahr alleine mit dem Fahrrad unterwegs sein sollten.

Eine weitere Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme als Radfahrer ist der Zustand des Rades.

Das sichere Fahrrad:

- soll der Größe des Kindes entsprechen,
- ordnungsgemäß nach StVZO ausgestattet und
- technisch in einwandfreiem Zustand sein.

Nur mit Helm

Es ist wichtig, dass Kinder einen Fahrradhelm tragen, der Stirn und Hinterkopf bedeckt, um das Risiko von schweren Schädelverletzungen zu mindern.

Uncool?

Die Helmtragequote liegt bei den Radlern nur bei rund 5%. Von den Kindern bis 5 Jahre tragen zwar 85% einen Schutzhelm, in der Gruppe der 6- bis 10-Jährigen sind es noch rund 45%. Bei den 10- bis 15-Jährigen steht der Helm aber ganz schlecht im Kurs und wird deshalb kaum getragen.

Übung macht den Meister

Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad setzt voraus, dass das Rad sicher bewegt werden kann (Lenken, Bremsen, Spurhalten und dabei Zeichen geben, Zurückblicken u. Ä.), Regeln bekannt sind und ein gewisses Maß an Verkehrserfahrung vorhanden ist.

Der ADAC führt deshalb auch an Schulen seit mehr als 30 Jahren Fahrradturniere zur Verkehrssicherheit der 8- bis 15-Jährigen durch. Das Jugend-Fahrrad-Turnier hat zwei grundlegende Zielsetzungen:

- die Vermittlung und Einübung fahrpraktischer Fertigkeiten mit anschließender Testfahrt auf dem ADAC-Parcours
- die Feststellung und Behebung von Sicherheitsmängeln an den Fahrrädern der Teilnehmer.

Außerdem sollen die Kinder lernen, unfallträchtige Situationen rechtzeitig zu erkennen und zu vermeiden sowie im Notfall durch geeignete Fahrmanöver sicher zu meistern gemäß dem Motto „Mit Sicherheit ans Ziel!“.

Wichtiges aus der StVO

Mit der Fahrradnovelle von 1997 wurde die Zulässigkeit der Gehwegbenutzung für Rad fahrende Kinder erweitert. Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit Fahrrädern den Gehweg benutzen. Beim Überqueren der Fahrbahn muss das Rad geschoben werden.

Ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen, ohne dazu verpflichtet zu sein.

Ältere Radfahrer müssen Radwege dann benutzen, wenn die betreffende Fahrtrichtung durch die Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Fußweg) gekennzeichnet und die Benutzung zumutbar ist.

Richtiger Ranzen schont den Rücken

Egal ob zu Fuß unterwegs zur Schule, auf dem Fahrrad oder mit dem Bus: der Schulranzen muss den DIN-Vorschriften entsprechen (DIN 58124), soll kein zu hohes Leergewicht haben und nicht zu schwer gepackt sein. Er sollte nicht mehr als ein Zehntel des kindlichen Körpergewichts wiegen.

Stabilität und Belastbarkeit des kindlichen Skeletts steigen erst mit zunehmendem Wachstum und Alter. In Deutschland haben schon viele Schulanfänger Haltungsschäden.

Umhängetasche oder Rucksack sind deshalb als Schultasche nicht geeignet. Damit der Ranzen optimal getragen werden kann, muss er körpergerecht geformt sein und gepolsterte Gurte haben, die leicht zu verstellen sind. Der Ranzen sollte stabil gebaut und nicht breiter sein als die Schultern des Kindes. Für das bequeme Tragen sollte er mit einem Rückenpolster ausgestattet sein. Für die Sicherheit im Straßenverkehr ist es außerdem wichtig, dass der Ranzen leuchtende Farben hat. Vorschrift nach DIN sind mindestens zwei Reflektoren. Durch zusätzliche Leuchtstreifen an den Kanten fällt ein Ranzen noch mehr auf.

Öfters den Inhalt prüfen

Damit die Kinder nicht zu schwer am Ranzen schleppen, sollten Eltern und Kinder am besten jeden Abend gemeinsam einen Blick in den Schulranzen werfen und anhand des Stundenplans überlegen, was am nächsten Tag alles mit muss.

Körpergewicht (kg)	Schulranzen-Höchstgewicht (kg)
18 – 23	2,0
24 – 28	2,5
29 – 33	3,0
34 – 38	3,5
39 – 43	4,0
44 – 48	4,5
49 – 53	5,0



Schüler im Bus

Ob ein Schüler gerade eingeschult wird oder zu einer weiterführenden Schule wechselt: In vielen Gegenden sind die Wege so weit, dass sie nur mit einem Schulbus oder einem Linienbus bewältigt werden können.

Trotz tragischer Unfälle, über die immer wieder in den Medien berichtet wird, beträgt der Anteil an Schüler-Unfällen im Schulbus „nur“ rund 7 % und ist nach einem starken Anstieg in den 90er Jahren im Zuge der Wiedervereinigung im Wesentlichen auf dem Niveau von 1997 konstant geblieben.

Das größte Gefahrenpotential birgt dabei der Aufenthalt im Bus (63,8 %), gefolgt vom Aus- und Einsteigen (20,4 %). Bei den tödlichen Unfällen ist „Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses“ die Haupt-Gefahrensituation. Umso wichtiger ist es, dass die Schüler rechtzeitig mit diesem Verkehrsmittel vertraut gemacht werden und üben, was beim „Busfahren“ richtig und wichtig ist.

Kleine Busschule

- Der Weg zur Bus- bzw. Schulbushaltestelle muss besonders mit kleinen Kindern geübt werden, damit er später auch alleine bewältigt werden kann.
- Die Schüler sollen einsehen, dass Drängeln, Schubsen und Raufen im Bus gefährlich sind und den Fahrer ablenken.
- Auch an der Haltestelle sollen sie nicht toben, raufen o. Ä., weil dadurch ein Kind leicht auf die Straße geraten kann. Die Kinder sollen auch deutlichen Abstand zum heranfahrenden Bus halten, nicht gegen die Türen drücken und beim Einsteigen nicht drängeln.
- Wenn Sitzplätze frei sind, sollen die Kinder sich setzen, weil sie sonst schnell den Halt verlieren und fallen können.
- Sie sollen sich immer gut festhalten, wenn es keinen freien Sitzplatz gibt.
- Nach dem Aussteigen warten und erst dann über die Straße gehen, wenn der Bus abgefahren ist und kein Fahrzeug mehr kommt.
- Immer nur hinter dem Bus die Straße überqueren.
- Unfälle im toten Winkel gehören zu den schwersten im Straßenverkehr, vor allem Kinder und Jugendliche sind betroffen.
- Kinder sollen auch beim Schulweg mit Bus oder Bahn das Haus rechtzeitig genug verlassen, um die Haltestelle ohne Eile zu erreichen. Stehen Kinder unter Zeitdruck und haben Angst, den Bus zu versäumen, kann dies zu gefährlich unüberlegten Reaktionen führen.

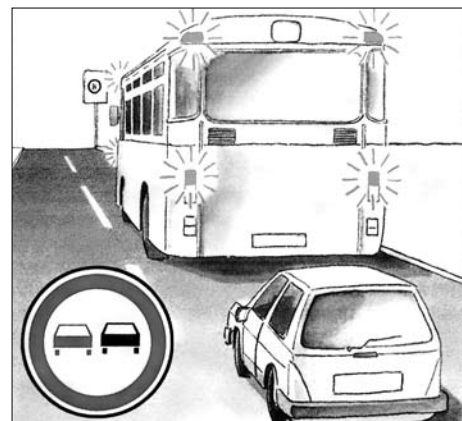
Haltestellen für Schulbusse sind oft nicht sicher genug, manche sogar lebensgefährlich. Dies gilt vor allem auf dem Land. Dort liegen die Halteorte vielfach an schnell befahrenen, unübersichtlichen Straßenstellen und haben oft viel zu kleine Warteflächen. Oft sind die Haltestellen auch nicht ausreichend gekennzeichnet und werden von den Kraftfahrern zu spät gesehen.

Haltestellen an Schulen sollen so gebaut sein, dass Schüler die Fahrbahn nicht überqueren müssen. An der Schule sollte für die Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen oder holen, eine andere Haltemöglichkeit in sicherer Entfernung der Bushaltestelle angeboten werden.

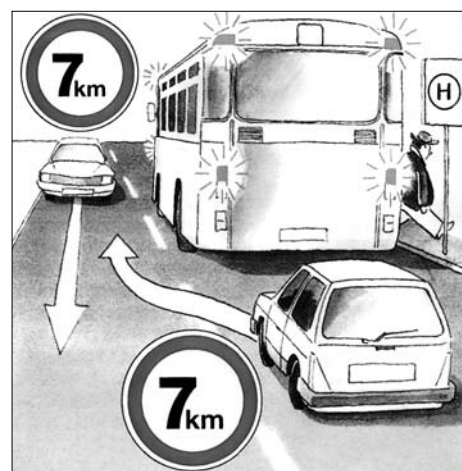
Busbegleiter

Schulbusbegleiter/innen sollen ihren meist jüngeren Mitschülerinnen und Mitschülern auf den Fahrten zur Schule zur Seite stehen. Hauptziel ihrer Arbeit ist es, das Sozialverhalten der Schüler dahingehend zu beeinflussen, dass die Busbenutzung möglichst harmonisch verläuft. Indem sie auf die Einhaltung grundlegender Normen im Umgang miteinander achten, stärken sie auch den Busfahrern den Rücken. Dabei werden den Schülerinnen und Schülern im Zusammenwirken von Verkehrserziehern und Busfahrern grundlegende Verhaltensregeln an Haltestellen und im Bus nahe gebracht. Auch zahlreiche Eltern stellen sich für diese ehrenamtliche Aufgabe zur Verfügung.

Für neue Busse sind seit Ende 1999 Sicherheitsgurte vorgeschrieben (Ausnahme: Linienbusse). Seit dem 1.4.2004 drohen 30 Euro Bußgeld, wenn der Gurt nicht angelegt ist, obwohl der Busfahrer dazu aufgefordert hat.



Überholverbot:
Fährt ein Bus mit eingeschalteter Warnblinkanlage an eine Haltestelle heran, so darf er nicht überholt werden.



Schritttempo:
Steht ein Bus mit eingeschalteter Warnblinkanlage an einer Haltestelle, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden. Ein angemessener Abstand zum Bus muss eingehalten werden, damit jede Gefahr für die Fahrgäste ausgeschlossen ist. Auch der Gegenverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Schüler als Mitfahrer im Pkw

Ohne Sicherung „schießt“ bei einer Notbremsung oder einer Kollision jeder Fahrzeuginsasse ungebremst in Richtung Frontscheibe. Bei einem Aufprall von 50 km/h werden nicht gesicherte Mitfahrer mit einer Wucht nach vorne katapultiert, die dem 25-fachen ihres Körpergewichts und somit dem eines kleinen Elefanten entspricht.

Die Verletzungsschwere erhöht sich dabei um das Siebenfache. Der Gurt kann zwar physikalische Gesetze nicht außer Kraft setzen, aber die Insassen nehmen von Beginn an an der Verzögerung des Fahrzeugs teil.

22 % aller Straßenverkehrsunfälle der Schüler ereignen sich bei der Verkehrsbe teiligung als Pkw-Mitfahrer bzw. -Fahrer. Das ist nach der Fahrradbenützung die gefährlichste Art der Verkehrsteilnahme auf dem Schulweg.

Die meisten Kinder und Jugendlichen machen einen großen Teil ihrer Verkehrserfahrungen als Mitfahrer im Auto. Der Vorbildfunktion der Eltern kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Die richtige Sicherung

- Bei jeder auch noch so kurzen Fahrt mit dem Auto müssen Kinder mit einer dem Alter und der

Größe des Kindes angemessenen Rückhalteeinrichtung gesichert sein.

- Es sollen nie mehr Kinder befördert werden, als gesichert werden können.
- Mitfahrer sollen immer zur Beifahrerseite aussteigen.
- Für die Fahrer selbst gilt: nie ohne Gurt fahren!

Selbst die beste „Knautschzone“ bei einem Auto hilft nur, wenn alle Insassen angeschnallt sind.

Es gelten folgende Regelungen:

„Schulwegsicherheit“ – ein Thema für jede Altersstufe

Schulkinder sind im Straßenverkehr immer noch besonders gefährdet. Ganz egal, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Mofa, im Auto, im Schulbus oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind – der Weg zur Schule und wieder nach Hause ist voller Gefahren.

Schulwegsicherheit ist ein äußerst vielschichtiges Problem. So spielen zunächst das Verhalten und die entwicklungsbedingten geistigen und körperlichen Fähigkeiten der Schüler eine entscheidende Rolle. Hinzu kommen Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer sowie straßentechnische/fahrzeugtechnische Probleme und organisatorische Schwierigkeiten. Das Thema bietet unendliche Möglichkeiten für eine entsprechende fächerübergreifende Wissensvermittlung und handlungsorientierten Unterricht in allen Jahrgangsstufen.

Im Wesentlichen geht es darum,

- das Problembewusstsein der Schüler für die Gefahren des Schulwegs zu stärken,
- sie zu Beobachtungen im realen Verkehrsraum anzuregen,
- und ihnen die Erkenntnis zu vermitteln, wie wichtig partnerschaftliches Verhalten im Gesamtsystem Straßenverkehr ist. Kontinuierliches Training und praxisbezogener Unterricht müssen dazu beitragen, dass die Schüler ihre Erkenntnisse in Handeln umzusetzen lernen.

Für Kinder unter 12 Jahre, die kleiner als 150 cm sind, gilt eine generelle Sicherungspflicht mit amtlich genehmigten und geeigneten Rückhaltesystemen auf allen Sitzen in Pkws, Vans, Kleinbussen, Bussen usw., für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind.

Kinder ab einer Größe von 150 cm oder älter als 12 Jahre benötigen keine speziellen Kindersitze wie z.B. Sitzerrhöhungen mehr. Für sie gilt ebenso wie für Erwachsene die Sicherungspflicht mit dem Gurt.

In der Grundschule

Das sichere Verhalten als Fußgänger, aber auch das sichere Rad(fahren), Mitfahren im Auto und im Schulbus sowie die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind die zentralen Themen für diese Altersklasse. Wichtige Aspekte rund um den sicheren Schulweg sind daher:

- Zurechtfinden im Lebensraum,
- Partner auf der Straße,
- 3-A Training (Alter, Aufmerksamkeit, Absicht),
- Überqueren der Fahrbahn,
- Verkehrsregeln und -zeichen,
- Sehen und Gesehenwerden,
- Hören und Handeln,
- Mitfahrer im Schulbus/Auto,
- Sicheres Rad(fahren).

Insbesondere im 1. und 2. Schuljahr müssen neben praktischen Verkehrsbeobachtungen, Verhaltens- und Motorik-Training auch Wahrnehmungsübungen durchgeführt werden.

Die Radfahrausbildung rückt in den Klassen 3 und 4 in den Vordergrund. Auch hier sollte der Schulweg thematisiert werden.

In den Klassen 5 bis 10 aller Schularten

Wie die Unfallstatistik deutlich zeigt, sind ältere Schüler auf dem Schulweg noch gefährdeter als Grundschüler. Sicher spielen hier der Schulwechsel bzw. die Wahl anderer Verkehrsmittel und die verstärkte Nutzung des Fahrrades eine entscheidende Rolle.

Folgende Themen stehen nun zur Integration in den Unterricht an:

- Sicherheit rund ums Fahrrad/Mofa,
- Training im Erkennen und Einschätzen von Gefahren,
- Sozialerziehung, partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr,
- sinnvoller Gebrauch des eigenen Fahrzeuges,
- bewusste Verkehrsmittelwahl,
- Öffentlicher Personennahverkehr/Schulbus.

Anknüpfungsmöglichkeiten in verschiedenen Fächern

Biologie:

Bei der Behandlung der Sinnesorgane und Nervenfunktionen kann auf die physiologischen Aspekte des Sehens und die äußeren Einflüsse auf das Wahrnehmungsvermögen eingegangen werden:

- Sehen an der Grenze des Gesichtsfeldes,
- Sichtmöglichkeiten eines Schulbus-/Lkw-Fahrers,
- Beeinträchtigung der Wahrnehmung und Reaktion durch Alkohol und Drogen,
- Toter Winkel.

Vor allem sollten die Schüler selbst einmal die Möglichkeit erhalten, die Sichtbedingungen „ihres“ Schulbusfahrers zu erleben. Mit den älteren Schülern lässt sich das Thema „Stress“ verkehrsbezogen behandeln.

Sozialkunde:

Partnerschaft, Rücksichtnahme und Anpassung des eigenen Verhaltens an die verschiedenen Verkehrsteilnehmer müssen zentrale Themen sein. Außerdem können aber z. B. auch Rechts- und Versicherungsfragen in Zusammenhang mit Verkehrsunfällen und ihren Folgen behandelt werden.

Deutsch:

- Gegenstands- und Vorgangsbeschreibung (Kauf und Wartung eines Fahrrads/Mofas),
- Bericht (Unfallzeuge),
- Standpunkte begründen und anderen nahe bringen (z. B. Schulwegplanung, Verkehrsmittelwahl),
- Sachbezogene Texte erfassen und auswerten (z. B. Zeitungsberichte, Werbetexte),
- Erörterung einfacher und auch komplexer Fragen und Sachverhalte (Risiko, Rücksicht, Aggression, Verkehrssysteme im Vergleich).

Mathematik:

- Überholen (lineare Funktionen),
- Brems- und Anhalteweg (Funktionsbegriff, quadratische Gleichungen),
- Unfallstatistiken (Koordinatensystem, Funktionsgraphen),
- Berechnung des Schadstoffausstoßes.

Physik:

Reibung, Arbeit und Energie, Optik und Mechanik bieten vielfältige Anknüpfungsmöglichkeiten

- Sehen und Gesehenwerden (Reflexion, Streulicht, toter Winkel, Lichtquellen),
- Brems-, Reaktions-, Anhalteweg,
- Haft- und Gleitreibung, Kammscher Kreis, Aquaplaning,
- Vergleich des Aufpralls auf eine Mauer mit dem freien Fall,
- Biomechanische Belastbarkeit,
- Sturzhelm, Sicherheitsgurt, Rückhaltesysteme,
- Technik des Mofas.

Erdkunde:

- Verkehrsraum Schulort,
- verschiedene Verkehrsträger,
- Auswirkungen des Verkehrsausbaus,
- Planung von Schul- und Radwegen,
- Planung einer Umgehungsstraße.

Die notwendige Durchführung von Verkehrszählungen vor Ort kann dem Gedanken des handlungsorientierten Unterrichts besonders Rechnung tragen. Ebenfalls handlungsorientiert sind Befragungen, die im Schulumfeld durchgeführt werden können.

In der gymnasialen Oberstufe

Es sollte verwundern, wenn in dieser Altersstufe das Thema „Schulweg“ bisher behandelt worden wäre. Tatsache ist jedoch, dass auch diese Schüler in Schulwegunfälle verwickelt sind.

Auch diese Altersgruppe soll in Projekten zur Schulwegsicherheit einbezogen werden, wobei hier die Rolle des verantwortlichen motorisierten Verkehrsteilnehmers im Vordergrund stehen wird. Gefragt sind dabei nicht nur Untersuchungen zu fahrphysikalischen Problemen oder zur Verbesserung kommunaler bzw. regionaler

Verkehrsverhältnisse, sondern auch die verkehrsbedingten Fragen des Umweltschutzes sowie das richtige (Sozial-)Verhalten.

Für eine Integration dieser Themen in den Fachunterricht bieten sich auch hier viele Möglichkeiten.

Zum Beispiel kann sowohl im Physik- als auch im Mathematikunterricht die überaus große Identifikation der Schüler mit dem ersten Kraftfahrzeug dazu genutzt werden, in einem Praxisteil die eigenen Fahrzeuge heranzuziehen (Bremsversuche, „Do it yourself-Werkstatt“).

Projektarbeit:

Das Thema „Schulwegsicherheit“ kann als fächerübergreifendes Projekt in allen Schularten aufgegriffen werden. Zu Beginn ist eine gründliche Analyse der gegebenen Situation notwendig.

Zunächst müssen die Basisdaten der Verkehrswege im Schulumfeld erfasst werden.

- Breite von Fahrbahnen und Gehwegen,
- Lage von Verkehrsampeln oder Fußgängerwegen,
- Zählungen zur Erfassung der Verkehrsdichte.

Dann werden – von den etwas älteren Schülern – die erhobenen Daten in Tabellen, Grafiken oder Karten dargestellt. Eine einfache Kartierung der Verkehrsverhältnisse rund um die Schule macht die Gefahrenpunkte und Verbesserungsmöglichkeiten besonders plastisch deutlich.

Das Verhalten von Fußgängern, Auto- und Radfahrern sowie verkehrstechnische Probleme können per Video dokumentiert werden. Mit solchen Aufzeichnungen lässt sich beispielsweise in Elternversammlungen oder im Gespräch mit Behördenvertretern besonders gut argumentieren. Ein wichtiges Kriterium bei der

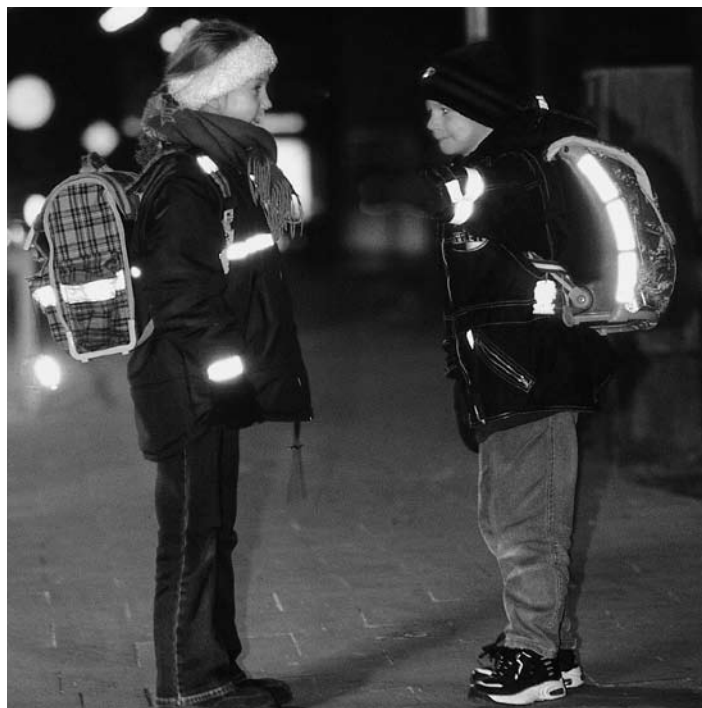
Analyse des Schulumfeldes ist die Einbeziehung von persönlichen Erfahrungen. Befragungen von Schülern, Lehrern, Eltern, Anwohnern, Polizeibeamten und Schulbusfahrern sollten daher in jedes Projekt integriert werden. Wichtig für ein ausgewogenes Ergebnis ist es, die Beobachtungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten und an verschiedenen Stellen durchzuführen.

Generell gilt für das Thema „Schulwegsicherheit“, dass Hilfestellung von außerschulischen Organisationen in Anspruch genommen werden sollte. Auch die Verkehrsabteilungen der ADAC-Regionalclubs stehen Ihnen bei verkehrstechnischen Problemen beratend zur Seite.

Fordern Sie vertiefendes Informationsmaterial für Ihre Arbeit an!

Übersichtsblatt „Schulwegplanung“
Auf einem DIN A3-Blatt werden die verschiedenen Phasen und Kooperationspartner bei der Erarbeitung von Schulwegplänen dargestellt (unveränderter Nachdruck aus ADACsignale 1/1988).

Kopiervorlage „Schulbushaltestelle“
die Checkliste zeigt auf, welche Kriterien eine sichere Schulbushaltestelle erfüllen muss.



Sicherheit durch Sichtbarkeit

Mehr als die Hälfte aller tödlichen Fußgängerunfälle ereignen sich bei Dunkelheit oder in der Dämmerung. Vor allem während der dunklen Jahreszeit wird die Sichtbarkeit von Fußgängern häufig überschätzt.

Ausstrahlung ist wichtig!

Verkehrsteilnehmer, die dunkle Kleidung tragen, können in der Dämmerung von Autofahrern erst aus etwa **25 Metern** Entfernung gesehen werden. Der Anhalteweg eines Kraftfahrzeuges beträgt jedoch bereits bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h rund 40 Meter und ist damit zu lang, um das Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen bringen zu können.

Trägt man jedoch helle Bekleidung, wird man schon aus einer Distanz von fast **50 Metern** gesehen. Befinden sich an der Kleidung Reflektoren, erhöht sich die Sichtbarkeit sogar auf **140 Meter**.

Deshalb:

- Helle Bekleidung tragen
- Reflektoren verwenden
- Beim Kauf der Kleidung auf eingearbeitetes Reflexmaterial achten

Impressum

ADACsignale

Informationen und Tipps für die Schule

Herausgegeben von der ADAC-Zentrale, München
Bereich Verkehrssicherheitsprogramme (VSP)
Verantwortlich: Beate Pappritz
Redaktion: Renate Rössle-Stahl

Am Westpark 8, 81373 München,
Tel: (089) 76 76 24 73 Fax: (089) 76 00 208
E-Mail: adacsignale@zentrale.adac.de
www.adac.de/verkehr/verkehrserziehung
Fotos/Graphiken: ADAC

Nachdruck und Kopien mit Quellenangabe gestattet.
Ausgabe 25, 2. Auflage, Dezember 2007