

Mehr Sicherheit auf Schulwegen

Maria Limbourg, Universität Essen

In: Grundschule, 1999, 31, Heft 7-8, S. 73-74.

Schulwegunfälle im Grundschulalter

Im Jahr 1995 wurden in Deutschland insgesamt 6.908 Verkehrsunfälle auf den Schulwegen von Grundschulkindern der Schülerunfallversicherung gemeldet (BAGUV, 1996 und 1997). Die meisten Verkehrsunfälle auf den Primarstufen-Schulwege ereigneten sich mit dem Fahrrad (2.884), gefolgt von den Fußgängerunfällen (2.385). Wesentlich seltener waren die Unfälle mit Schulbussen (708) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (134). Als Mitfahrer im Pkw verunglückten 402 Grundschul Kinder auf dem Weg zur Schule. Jungen sind insgesamt stärker unfallbelastet als Mädchen und das ganz besonders als Radfahrer (Jungen: 1.877 Unfälle, Mädchen: 1.006 Unfälle) und - etwas weniger deutlich - als Fußgänger (Jungen 1.309 Unfälle, Mädchen: 1.076 Unfälle). Zu diesen 6.908 Verkehrsunfällen auf dem Schulweg kamen noch weitere 15.989 Schulwegunfälle, die in keinem direkten Zusammenhang mit dem Straßenverkehr standen. Es handelte sich um Verletzungen als Folge von Stürzen, Rangeleien und Raufereien auf dem Schulweg.

Gefahren auf dem Schulweg aus Kindersicht

Nur 28 % der Grundschul Kinder erleben ihren Schulweg als ungefährlich, die restlichen 72 % können eindeutige Gefahren benennen - das zeigte eine Befragung von 1.347 Grundschulkindern aus der Stadt Essen (Limbourg u. a., 1997). Und auch in anderen deutschen Städten gibt es noch viele gefährliche Stellen auf den Schulwegen (Flade und Limbourg, 1997). 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. Weitere, nicht so häufig genannte Gefahren waren die Rotfahrer an Ampeln, die Nicht-Anhalter an Zebrastreifen und die Ein- und Ausfahrten. Dazu kamen noch einige nicht verkehrsbedingte Gefahren wie aggressive Hunde, „Schläger“ und Kinderbanden, Wegegeld-Erpresser und alkoholisierte Jugendliche und Erwachsene.

Die Gefährdung von Kindern auf dem Schulweg zeigt sich auch bei der Beobachtung von Kindern auf ihren Schulwegen (Ellinghaus und Steinbrecher, 1996, Limbourg u. a., 1997). Nur 60 % der Begegnungen von Schulkindern und Autos konnten als „ungefährlich“ eingestuft werden. Bei 6,5 % der Beobachtungen wurde sogar eine sehr starke Gefährdung festgestellt.

Möglichkeiten zur Unfallverhütung auf dem Schulweg

Will man Schulwegunfälle verhindern und die Sicherheit für Kinder erhöhen, müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

1. Schulwegsicherung

a) Verkehrsplanung und -regelung:

Will man Schulwegunfälle vermeiden, müssen die kindlichen Schulwege durch bauliche und technische Maßnahmen „gesichert“ werden. Kinder sollten sich ohne große Risiken in ihrem Schulumfeld bewegen können. Zu einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung und -regelung gehören folgende Elemente (VDS, 1995, Limbourg, 1995):

- Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auf allen Schulwegen - auch auf Hauptstraßen.
- Verkehrsberuhigung in der Schulumgebung.
- Freier Blick zwischen Autofahrern und Kindern (keine Sichthindernisse).
- Einrichtung von kinderfreundlichen Straßenüberquerungshilfen (Druckampeln, Zebrastreifen).
- Ein gutes Radwegnetz
- Sichere Bus- und Bahnhaltstellen

Zuständig für die Schulwegsicherung ist die Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt und Tiefbauamt). Die Grundschulen (LehrerInnen, Eltern und Kinder) können durch vielfältige Initiativen die Schulwegsicherung vor Ort einfordern.

b) Verkehrskontrolle und -überwachung:

Verkehrsregeln und Vorschriften, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Kindern haben, müssen durch eine gezielte Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden. Folgende Bereiche sind für die Schulwegsicherheit von großer Bedeutung (Limbourg, 1995 und 1996):

- Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. Tempo 30 - Kontrollen).
- Überwachung des Halte- und Parkverhaltens des Autoverkehrs (zugeparkte Fuß- und Radwege, Halteverbote vor der Schule, an Kreuzungen und von Fußgängerüberwegen usw.).
- Überwachung der Benutzung von Kindersitzen im Auto.
- Kontrolle der Fahrtüchtigkeit von Fahrrädern.

Zuständig für die Verkehrsüberwachung sind die Polizei und das Straßenverkehrsamt. LehrerInnen, Eltern und Kinder können an diese Institutionen herantreten und eine stärkere Verkehrsüberwachung einfordern.

c) Technische Schutzsysteme:

Kinder können zusätzlich auch noch durch verschiedene technische Maßnahmen auf dem Schulweg „gesichert“ werden. Zu diesen Schutzsystemen gehören altersgerechte Kindersitze im Pkw, Sicherheitsgurte in Schulbussen, Radhelme und reflektierende Schulranzen und Kleidungsstücke bei Dunkelheit. Die Nutzung dieser Möglichkeiten sollte durch die Schule intensiv gefördert werden.

2. Schulwegplanung

Jede Grundschule sollte ihren Schülern „Schulwegpläne“ zur Verfügung stellen (Gegenfurtner, 1990, VDS, 1995). Diese Pläne zeigen Eltern und Kindern den jeweils sichersten Weg zur Schule auf. Außerdem werden Gefahrenstellen deutlich gekennzeichnet. Für Fußgänger und Radfahrer müssen in der Regel verschiedene Schulwegpläne erstellt werden, denn ein sicherer Weg für Fußgänger muß nicht unbedingt ein sicherer Weg für Radfahrer sein. Der Fußgänger-Schulwegplan sollte den Kindern der 1. Klasse übergeben, der Radfahrer-Plan sollte in der 4. Klasse im Anschluß an die Radfahrprüfung überreicht werden.

Zuständig für die Erstellung von Schulwegplänen sind die Straßenverkehrsbehörden. „Musterbriefe“ zur Ansprache dieser Behörden sind in der Eltern-Broschüre des Verbandes der Schadenversicherer (1995) zu finden.

3. Schulwegtraining

Der zukünftige Schulweg sollte bereits in den letzten Wochen der Kindergartenzeit eingeübt werden. Eltern und ErzieherInnen sollten die Kinder gemeinsam auf den Schulweg vorbereiten. Ein Schulwegtraining in den ersten Wochen der 1. Klasse sollte dann folgen (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 1993, Bourauel, 1996). Dabei sollte der sicherste Schulweg mehrmals (ca. 10 x) eingeübt werden (Eltern, LehrerInnen, Polizei). Im Laufe des ersten Schuljahres sollte dann eine regelmäßige Überprüfung des Gelernten erfolgen.

In den folgenden Klassen sollte zu Beginn jedes Schuljahres ein erneutes Schulwegtraining durchgeführt werden. Dabei ist die 3. Klasse von besonderer Bedeutung, weil in dieser Klasse die Kinder aus den Großstädten häufig zum ersten Mal alleine in die Schule gehen (vorher wurden sie mit dem Auto gebracht oder von ihren Eltern zu Fuß begleitet).

Nach der Radfahrprüfung sollte dann ein Rad-Schulweg-Training erfolgen. Der neue Rad-Schulweg stellt die Kinder vor ganz andere Probleme als der bislang benutzte Fuß-Schulweg. Und am Ende der 4. Klasse sollte dann schon der neue Schulweg zu den weiterführenden Schulen eingeübt werden.

4. Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg

Die Kinder sollten angehalten werden, auf dem Schulweg die für sie „sichereren“ Verkehrsmittel zu benutzen. Da das Fahrrad mit Abstand das gefährlichste Verkehrsmittel in der Grundschule und auch noch in den weiterführenden Schulen ist, sollten Kinder grundsätzlich nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommen, bevor sie die Radfahrausbildung absolviert haben und ein Rad-Schulwegtraining durchgeführt wurde. Ausnahmen kann es nur in Gebieten geben, die eine maximale Sicherheit für den Radverkehr bieten. In diesem Zusammenhang ist eine intensive Elternberatung erforderlich. Eltern sollten erfahren, daß die motorischen Fähigkeiten zum Radfahren erst mit ca. 8 Jahren und die erforderlichen kognitiven Fähigkeiten erst mit ca. 12 Jahren ausgebildet sind (Limbourg, 1995). Kinder sollten zur Grundschule entweder zu Fuß oder mit dem Bus kommen. Fahrten mit dem Pkw sollten aus ökologischen Gründen nicht empfohlen werden.

5. Schulweglotsen, Schulweghelfer

So lange die Schulwege noch nicht ausreichend „gesichert“ sind, können Schülerlotsen oder andere Schulweghelfer (Eltern, Senioren) dabei helfen, daß Kinder sicher über gefährliche Straßen kommen (Sagstätter, 1997). Ihr Einsatz ist aber nur dann sinnvoll, wenn alle Kinder zur gleichen Zeit in die Schule gehen und aus der Schule kommen. Haben die Kinder unterschiedlicher Klassen nicht die gleichen Schulzeiten, wird der Einsatz von Schülerlotsen problematisch, weil die Autofahrer sich an ihre Präsenz gewöhnen und nur dann vorsichtig fahren, wenn sie die Lotsen sehen. Das kann für später kommende Kinder verhängnisvoll sein!

Schulweghelfer und -begleiter können auch in Schulbussen eingesetzt werden.

6. Elternarbeit

Eine Erhöhung der Sicherheit auf den Schulwegen kann nur in Kooperation mit den Eltern erreicht werden. Aus diesem Grund sollte das Thema „Schulwegsicherheit“ ein wichtiger Punkt an jedem Elternabend in der Grundschule sein. Dabei sollten die Eltern Informationen zu folgenden Themen erhalten: Gefahren auf dem Schulweg, Fähigkeiten von Grundschulkindern zur Bewältigung der Anforderungen im Straßenverkehr, Schulwegpläne, Schulwegtraining, Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg, technische Schutzsysteme, Forderungen zur Schulwegsicherung an die Stadtverwaltung. Außerdem sollten die Eltern bei der Fußgänger- und Radfahrerausbildung einbezogen werden. Eine weitere Möglichkeit der Elternbeteiligung stellen fächerübergreifende Schulprojekte zum Thema „Schulwegsicherheit“ dar (Warwitz, 1993, Stevens, 1997).

Literatur:

- AOK und ADAC: Schulweg-Ratgeber, Bonn und München, 1997.
- Bayerisches Staatsministerium des Innern und Landesverkehrswacht Bayern: Handbuch für Schulwegdienste. München, 1991.
- Bourauel, R.: Mobil und Sicher Ratgeber „Kinder im Straßenverkehr“ der Deutschen Verkehrswacht, Schmidt-Römhild, Lübeck, 1995.
- Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand (BAGUV): Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 1995. München, 1996 und Straßenverkehrsunfälle in der Schülerunfallversicherung 1995. München, 1997.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Kinder unterwegs. Elternbroschüre, Bonn, 1993.
- Ellinghaus, D. und Steinbrecher, J.: Kinder in Gefahr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung, 1996.
- Flade, A. und Limbourg, M.: Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt, 1997.
- Gegenfurtner, M.: Der Schulweg aus Kindersicht., Pluspunkt, 90, 1, 1990.
- Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr, GUVV-Westfalen-Lippe, 1995.
- Limbourg, M.: Schulwegunfälle: Häufigkeit, Ursachen und Prävention. In: Ludborzs, B., Nold, H. und Rüttinger, B. (Hg): Psychologie der Arbeitssicherheit, 8. Workshop 1995, Asanger, Heidelberg, 1996.
- Limbourg, M.: Verkehrssicherheitsarbeit für altersbezogene Risikogruppen: Kinder und Jugendliche. Polizei, Verkehr und Technik, 5, 1996, S. 130 - 133.
- Limbourg, M., Schröer, J. und Krevet, H.: Müssen Kinder verunglücken, damit Schulwege sicherer werden? In: Sicher Leben: Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 1996. Wien, 1997, S. 227 - 242.
- Ministerium für Wirtschaft und Verkehr: Schulwegsicherung, Düsseldorf, 1994.
- Pfafferott, I.: Der sichere Schulweg. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Handbuch der Schulverkehrserziehung, Bonn, 1993, S. 78 - 80.
- Sagstätter, A.: Kinder brauchen diese Hilfe - Mit Schulwegdiensten zu einer optimalen Verkehrssicherheit. In: Sicher Leben: Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen 1996, Wien, 1997.
- Schuster, G.: Der Schulbus. In: DVR: Handbuch der Schulverkehrserziehung. Bonn, 1993, S. 83 - 84.
- Stevens, A.: Projekte zur Schulwegsicherheit in der Grundschule. Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege, Hamburg, 1997.

Verband der Schadensversicherer (VDS): Schulwegsicherung, Heft Nr. 10 und Heft für Eltern, Köln, 1995.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg: Sichere Schulwege, Stuttgart, 1992.

Warwitz, S.: Verkehrserziehung vom Kinde aus. Schneider Verlag, Hohengehren, 1993.