

ADAC signale

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



Die Fahrt zum Unterricht und wieder heim

Rund um den Schulbus

Wer kennt sie nicht, die alltäglichen Szenen an der Bushaltestelle: Trauben von Schülern drängeln und schubsen vor den Bustüren. Jeder versucht, einen „guten“ Platz zu ergattern, größere Schüler verdrängen die kleineren – und gerade die Jüngsten haben bei diesem ungleichen Kampf meist schlechte Karten und laufen sogar Gefahr im Gedrängel unter die Räder des Busses zu geraten.

Millionen Schulkinder legen ihren täglichen Weg zur Schule in Bussen zurück. 40% der Schüler aus weiterführenden Schulen kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. Knapp 5% der Verkehrsunfälle auf dem Schulweg gehen auf das Konto der Busunfälle.

Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln ist der Bus also zweifelsohne eines der sichersten Schülerbeförderungsmittel. Aber nach wie vor werden jährlich ca. 8.000 Kinder und Jugendliche beim Busfahren verletzt.

Mehr als die Hälfte aller Schulbusunfälle ereignen sich im Bus. Schwere Gehirnerschütterungen und

Prellungen sind häufig die Folge. Der natürliche Bewegungsdrang von Kindern, besonders nach vier- bis fünfstündigem Ruhigsitzen in der Schule, führt dazu, dass es oft schon beim Warten an der Haltestelle und beim Einsteigen zu Drängeleien kommt, die sich dann im Bus fortsetzen. Ganz besonders gefährlich wird es jedoch für Kinder, wenn sie nach dem Aussteigen die Fahrbahn überqueren. Rund 4% aller Schulbusunfälle ereignen sich, wenn Kinder einfach loslaufen – manchmal mit tödlichem Ausgang.

Hier sind die Eltern und die Schule aufgerufen, das Verhalten der Schüler zu beeinflussen. So können zum Beispiel Busschulen oder Busbegleiter sowie

Aktionen zum Toten Winkel Abhilfe schaffen. Für alle Verantwortlichen des Schülertransports – Sachaufwandsträger, Polizei, Eltern, Lehrer, Fahrer, Unternehmer – werden regional Seminare angeboten.

Schwerpunkt dabei ist der Erfahrungsaustausch sowie die Förderung gegenseitigen Verständnisses für die unterschiedlichen Aufgaben und Interessen.

In dieser Ausgabe:

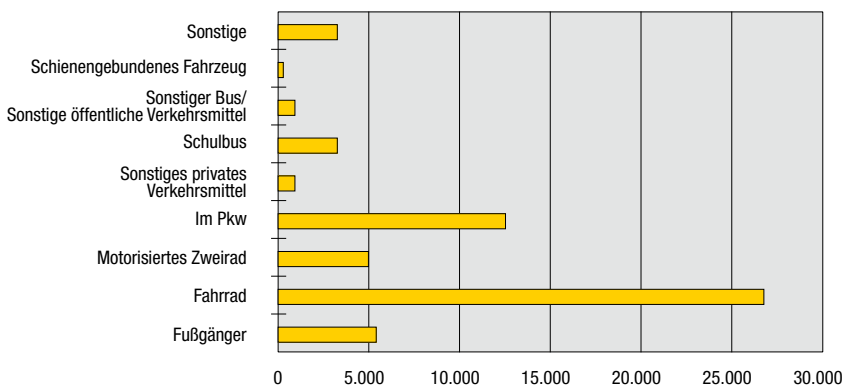
- Statistik
- Schulbusverkehr
- Busbegleiter
- Haltestellen
- Busschule
- Toter Winkel

Was sagen die Zahlen?

Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg sind mit 45,6% die Fahrradunfälle. Im Jahre 2004 waren es 27.058 (Zahlen der Unfallkasse).

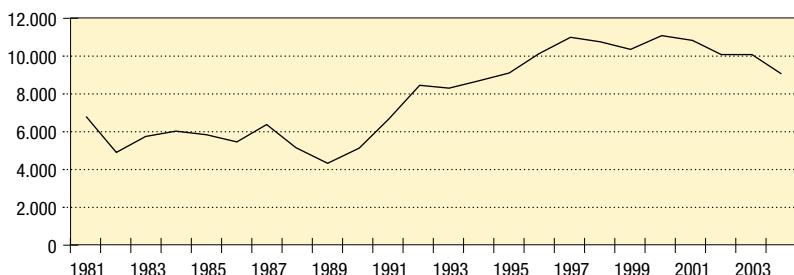
Weiter verunglückten 21,6% als Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer, bei der Benutzung von motorisierten Zweirädern waren es 8,6%, bei den Fußgängern 9,9% und immerhin 4,9% entfielen auf die **Beförderung der Schüler mit Schulbussen**. 78 versicherte Schüler verunglückten tödlich auf dem Schulweg, vier davon im Schulbusverkehr. Drei Schüler kamen beim Überqueren der Fahrbahn ums Leben, einer sogar im Bus.

Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung



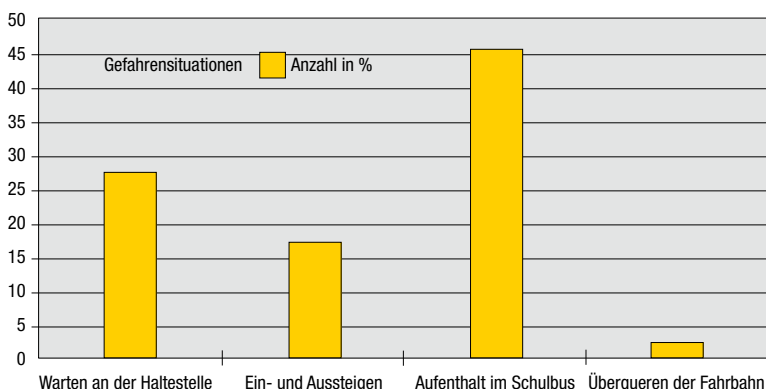
Die in den 90er Jahren stark zunehmenden Schulbusunfallzahlen, bei denen sich die Wiedervereinigung bemerkbar machte, näherten sich bis 1997 einer Sättigungsgrenze von 11.000 Schulbusunfällen. Seit 2001 sind die Schulbusunfallzahlen tendenziell rückläufig, 2004 waren es 8.890 Unfälle, wobei hier alle Unfälle, auch Raufereien etc. erfasst sind. Rechnet man „reine“ Schulbusunfälle, so sind dies knapp 3000.

Schulbus-Unfälle: Anteil an Schulwegunfällen seit 1981



Art der Unfälle

Die meisten Unfälle ereignen sich während des Aufenthaltes im Schulbus.



Die Erfahrungen aus den Jahren 1974 – 2004 zeigen jedoch, dass die Gefahrensituation „Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses“ im Hinblick auf die Zahl der tödlichen Unfälle beim Schulbusverkehr den mit Abstand größten Risikobereich für die Schüler darstellt. Interessant ist, dass sich 43% der Unfälle vor, 57% nach dem Unterricht ereigneten. Grund hierfür ist der höhere Aktivitätsgrad nach Schulschluss.



Altersverteilung:

80% aller Schulbusunfälle entfallen auf Kinder unter 15 Jahren, die 11- bis 13-Jährigen sind dabei mit insgesamt 39% am gefährdetsten.

Schulbuse in den USA

In den USA fahren täglich rund 21 Millionen Kinder mit dem Schulbus, etwa 7.000 verunglücken pro Jahr. D. h. auf eine Million beförderte Kinder fallen „nur“ 340 verunglückte, das bedeutet, das Risiko ist 4 mal geringer als bei uns.

Mögliche Gründe für die höheren Unfallzahlen in Deutschland:

- Das kostengünstigste Angebot erhält den Zuschlag.
- Bei uns bestellen häufig Schulträger aus Kostengründen zu geringe Beförderungskapazitäten.
- Daraus resultieren „Machtkämpfe“ im Bus, in den USA hat jedes Kind „seinen“ Platz.
- Busfahrer sind in der Doppelfunktion als Fahrer und Aufsichtsperson oft überfordert.



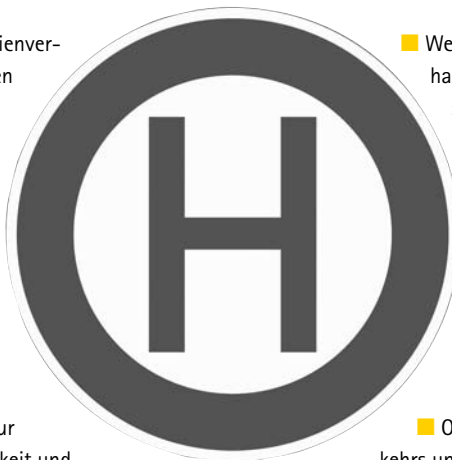
StVO § 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

Der Begriff „Schulbus-Verkehr“ beschreibt im engeren Sinn die regelmäßige, nicht-öffentliche Beförderung von Schülern mit Bussen von und zur Schule. Im weiteren Sinn aber werden auch öffentliche Linienbusse und sonstige Busse als Schulbusse bezeichnet, wenn sie Schülerinnen und Schüler befördern. Unter Gelegenheitsverkehr versteht man Sonderfahrten, wie zum Beispiel ins Theater, Ausflugsfahrten, Fahrten zu Sportveranstaltungen etc.

Für das Überholen von Bussen und Straßenbahnen ist der § 20 der Straßenverkehrsordnung zuständig.

■ An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbeigefahren werden.

■ Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung und Behinderung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten.



224

■ Nähern sich Busse einer solchen Haltestelle und haben das Warnblinklicht eingeschaltet, dürfen sie nicht überholt werden.

■ Wenn die Busse angehalten haben, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn.

■ Omnibussen des Linienverkehrs und Schulbussen ist das Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Wenn nötig, müssen andere Fahrzeuge warten.

■ Die Regelung gilt sowohl im speziellen Schulbusverkehr als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

■ Die Busfahrer haben nur an solchen Haltestellen Warnblinklicht einzuschalten, an denen erfahrungsgemäß mit besonderer Gefährdung von Personen gerechnet wird (§ 16 StVO). Diese Haltestellen werden durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt und sind meist speziell markiert (z.B. gelb/orangeroter Ring, Tafel usw.)

■ Die Regelung macht keinen Unterschied zwischen Haltestellen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.

Überholverbot

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



Schrittempo

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.



Bereits wenn man mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h (innerorts) an einem Bus vorbeifährt, dessen Warnblinkanlage in Betrieb ist, beträgt die Geschwindigkeitsüberschreitung mehr als 30 km/h! Damit besteht Gefahr des Entzuges der Fahrerlaubnis für vier Wochen!

Busschule

Im Mittelpunkt steht verkehrsgerechtes Verhalten im Bus und im ÖPNV in Theorie und Praxis

Vielorts gibt es an Schulen schon so genannte Busschulen. Sie bestehen in der Regel aus zwei Teilen: praktischer Anschauungsunterricht im Bus, der durch einen theoretischen Teil im Klassenzimmer ergänzt wird. Viele Schüler lernen spätestens beim Schulwechsel in der 5. Klasse den öffentlichen Personennahverkehr persönlich kennen, denn weiter entfernt liegende Schulen müssen nun mit Bus oder Bahn angefahren werden. Die Busschule soll dazu beitragen, diese bisweilen schwierige Umstellung zu meistern.

Schülerbeförderung

Omnibus und Kleinbusse sind die zur Schülerbeförderung am meisten eingesetzten Fahrzeuge:

	Stehplätze erlaubt	An-schnallen Pflicht?	Wie viele Fahrgäste dürfen mitgenommen werden?	
			Kinder bis 12. Lebensjahr	Personen ab 13 Jahre
Kraftomnibus als Schulbus	ja	nein	99	99
Kraftomnibus im Gelegenheitsverkehr	nein	nein	57	57
Kraftomnibus im (ÖPNV)	ja	nein	99	99
Kleinbus (1 + 8)	nein	ja	1 + 8	1 + 8

Themen im Unterricht:

- Vandalismus, Verkehr und Umwelt sowie soziales Verhalten
- Auch das Lesen des Fahrplans wird gelernt

Praxis-Programm:

- Einsteigen üben
- Abstellen des Schulranzens
- Verhalten während der Fahrt
- Richtiges Aussteigen
- Verhalten an der Haltestelle
- Gefahrenpunkt: An- und Abfahrt
- Besonders spannend sind die Bremsübungen, wobei beobachtet werden kann, wie eine Bremsung schon bei langsamer Fahrt Gegenstände im Bus zum Rollen bringt oder wie sich die dabei entstehenden Kräfte auf einen Dummy auswirken.
- Auch die Sicht des Fahrers wird erklärt, um die Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrgast zu verbessern.
- Es wird auch gezeigt, was es mit dem „Toten Winkel“ auf sich hat
- und was die Piktogramme im Fahrzeug bedeuten.

Übersicht: Kraftomnibus mit 57 Sitzplätzen und 42 Stehplätzen und Kleinbus



Vorsicht an der Haltestelle: Immer Abstand halten und den Überhang des Busses bedenken!

Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitsgurte)

Das Anschnallen in Pkw und Bus ist in §21 Abs. 1 a StVO geregelt.

Danach dürfen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind.

Diese Regelung gilt für alle Kraftfahrzeuge in denen Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, also für Pkw und damit auch für Kleinbusse. In Kraftomnibussen gilt diese Regelung nur für Sitze, die nach vorn keine Abstützung haben, das sind in der Regel die ersten beiden Sitze ganz vorne im Bus und der mittlere Sitz auf der Rückbank.

Seit 1999 müssen in neuen Bussen (außer denen mit Stehplätzen im Linienverkehr) Zweipunktgurte eingebaut sein, die auch benutzt werden müssen. Eine Vorschrift zur Kindersicherung gibt es dazu noch nicht, da nur wenige Systeme mit einem Busgurt befestigt werden können. Kinder sollten aber dennoch diese Gurte verwenden, da sie im Falle eines Unfalles verhindern, dass die Insassen aus dem Sitz geschleudert werden.

Stehplätze sind in einem als Schulbus eingesetzten Omnibus und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erlaubt. Bei Beförderung stehender Personen außerhalb geschlossener Ortschaften beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Stehplätze können jedoch durch den Schulbussträger im Schulbusvertrag unterbunden oder eingeschränkt werden (z.B. auf max. 15 km Schulweglänge oder 25 Min. Fahrtdauer). Wenn es sich nicht um Orts- oder Nachbarortsverkehr handelt, ist es auch der Aufsichtsbehörde für den Schulbusverkehr – dies ist in der Regel die Kreis- oder Stadtverwaltung als Genehmigungsbehörde – möglich, dies zu untersagen.

Verantwortliche und Beteiligte im Schulbusverkehr

- Auftraggeber/Schulbussträger: z. B. Gemeinde, Stadt, privater Schulträger, Elterninitiative o. Ä.
- Busunternehmer: Er schließt mit dem Auftraggeber einen „Schulbusvertrag“ und ist für die Sicherheit des Busses und im Bus verantwortlich.
- Aufsichtsbehörde ist die Genehmigungsbehörde.



Vorsicht bei der An- und Abfahrt des Busses

Regeln

Die allerwichtigste Regel ist, niemals vor oder hinter dem haltenden Bus über die Straße zu laufen, sondern immer zu warten, bis der Bus abgefahren ist, erst dann kann man genau sehen, ob die Fahrbahn frei ist.

- Rechtzeitig von zu Hause losgehen: Auf dem Weg zur Haltestelle nicht hetzen.
- An der Haltestelle nicht toben, laufen, Fangen spielen, schubsen.
- Ranzen und Taschen in der Reihenfolge abstellen, in der man an der Haltestelle angekommen ist. Damit ist schon die Reihenfolge beim Einsteigen klar, niemand braucht an der Tür zu drängeln.
- Seitlich mindestens einen Meter Abstand zum heranfahrenden Bus halten (Überhang). Das ist wichtig, denn in der Haltebucht schwenkt die vordere Ecke des Busses seitlich aus.
- Nicht gegen die Bustüren drücken, bei Druck blockieren sie automatisch und öffnen sich erst recht nicht.
- Beim Einsteigen nicht drängeln. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Kinder stolpern und stürzen.
- Die Fahrkarten schon vor dem Einsteigen bereithalten und dem Busfahrer unaufgefordert vorzeigen. Dann gibt es keinen Stau und keinen Zeitverlust und niemand braucht ungeduldig zu werden.
- Im Bus Ranzen und Taschen vor sich auf den Boden stellen oder auf den Schoß nehmen. Mit Ranzen auf dem Rücken sitzt man schlecht und unsicher. Taschen gehören nicht in den Mittelgang – Stolpergefahr! – und nicht auf die Sitzplätze, denn andere möchten auch sitzen.
- Muss man während der Fahrt stehen, hält man sich fest. Wenn man im Bus umherläuft oder steht, ohne sich festzuhalten, ist man bei einer Gefahrbremung besonders verletzungsgefährdet.
- Beim Aussteigen aus dem Bus auf Radfahrer achten, denn nicht alle Radfahrer nehmen immer Rücksicht auf aussteigende Fahrgäste.
- Keine Angst vor automatisch schließenden Türen! Man kann nicht eingeklemmt werden! Bei Widerstand öffnen sich die Türen von selbst.
- Zerstörungen und Verschmutzungen dem Fahrer melden. Solche Schäden sind teuer und wirken sich auf den Fahrpreis aus.
- Nothämmer sind keine Andenken. Diebstahl ist keine Kleinigkeit. Bei einem Unfall können fehlende Nothämmer schlimme Folgen haben.

Aufsicht im Bus

Eine Verpflichtung, in Schulbussen Aufsichtspersonen mitfahren zu lassen, gibt es nicht. Trotzdem ist es heute unumstritten, dass **Schulbusbegleiter** (Schülerlotsen im Schulbusdienst) oder **erwachsene Begleiter einen entscheidenden Sicherheitsgewinn darstellen** und einen positiven Einfluss auf Schulbus fahrende Schüler ausüben. In vielen Landkreisen haben sie sich längst bewährt und sind aus dem schulischen Alltag nicht mehr wegzudenken. Wie Schülerlotsen und Schulführer zählen sie zu den mancherorts unentbehrlich gewordenen Helfern im „Schulwegdienst“. Die Helfer sind bei dieser Tätigkeit auch gesetzlich unfallversichert. Leider ist es immer noch schwierig, Erwachsene zu dieser Aufgabe zu motivieren.

Schüler-Busbegleiter

Schulbusbegleiter/innen sollen ihren meist jüngeren Mitschülern bei den täglichen Fahrten zur Schule zur Seite stehen. Die Busbegleiter werden geschult und sind in der Regel mit einem speziellen Ausweis und einem Button ausgestattet, damit sie von den Mitschülern und dem Fahrer erkannt werden. Sie melden dem Busfahrer, dass sie an Bord sind. Sie stehen im engen Kontakt zu den Lehrern, um über Probleme zu berichten.

Ein wichtiger, nicht zu vernachlässigender Sicherheitsgewinn des Begleiterprinzips liegt darin, dass der Fahrer nicht länger so stark abgelenkt wird und die Doppelbelastung, zu fahren und gleichzeitig für Ruhe und Ordnung zu sorgen, entfällt. Unfälle wegen mangelnder Konzentration können besser vermieden werden.

Schüler, die sich für diese ehrenamtliche Tätigkeit zur Verfügung stellen, können in Bussen und auch Bahnen und soweit wie möglich auch an Haltestellen verschiedene Aufgaben wahrnehmen:

- Achtgeben auf jüngere Schüler, die beim Busfahren noch unsicher sind
- Streit schlichten, Konfliktsituationen entschärfen
- Hilfestellungen geben, Vorbildfunktion ausüben, Ansprechpartner sein
- Beschädigungen und Schmierereien (Vandalismus) vermeiden
- Verhindern, dass durch falsches Verhalten (z. B. Stoßen und Drängeln an Haltestellen, Aufstehen oder „nicht Festhalten“) Unfälle passieren
- Informieren über Notfalleinrichtungen (Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Koffer, Fahrerfunk, Nothämmer)



Unfallursache Toter Winkel

Der Tote Winkel bei Lkw, Bussen sowie bei Pkw führt immer wieder zu schweren Unfällen.

Die Leidtragenden sind meist schwächere Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Fußgänger und vor allem Kinder.

Besonders hoch ist das Unfallrisiko, wenn ein Lkw an der Ampel steht und nach rechts abbiegen will. Ein Radfahrer zwischen Lkw und Bürgersteig kann dann vom Lkw-Fahrer nicht gesehen werden. Auch ein Kind, das mit seinem Rad auf dem Gehweg fährt, gerät leicht in den toten Winkel. Beim Abbiegervorgang des Lkw kommt es dann schnell zu schweren Unfällen.

Bei Lkw und Bussen, die mit Rück- und Seitenspiegel nach den geltenden Vorschriften ausgerüstet sind, bleibt das Sichtfeld für den Fahrer bis zu 38% eingeschränkt. In diesem toten Winkel können ganze Schulklassen verschwinden und für den Fahrer nicht erkennbar sein, wie wiederholt bei unterschiedlichen Aktionen demonstriert wird (Seite 8).

Die Schüler haben bei einer solchen Aktion die Möglichkeit, sich vom Fahrersitz eines Lkw aus von



Frontspiegel

der Existenz und der Größe des „Toten Winkels“ zu überzeugen, der mittels einer ausgelegten Folie eindrucksvoll demonstriert wird.

Der tote Winkel verhindert oder vermindert die Wahrnehmung des Fahrers auf das Geschehen. Fast immer geben die Fahrer bei einem Unfall an, den Radfahrer oder Fußgänger wegen des toten Winkels nicht gesehen zu haben.

Am 29. Januar 2004 hat das Europäische Parlament einen Beschluss gefasst, der die EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet, innerhalb von 36 Monaten gesetzliche Maßnahmen zur Verringerung des toten Winkels zu beschließen.

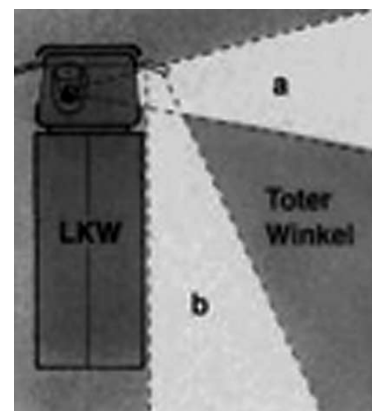
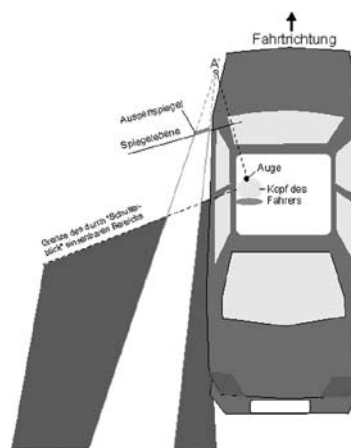
Diese EU-Richtlinie wurde von der Bundesregierung vorgezogen. So dürfen zur Verbesserung des Sichtfeldes bei Lkw ab 7,5 t schon ab 2005 Systeme eingesetzt werden, die den

erhöhten Ansprüchen an eine Sichtfeldverbesserung entsprechen. Für Neuzulassungen ist ab 2005 das Gesetz bereits bindend. Die Industrie hat schnell reagiert. So hat z. B. MAN zusätzlich zu verbesserten Haupt- und Weitwinkelspiegeln und dem Rampenspiegel einen oben an der A-Säule angebrachten Frontspiegel für Neufahrzeuge entwickelt, der das Sichtfeld deutlich vergrößert und vor allem den gefährdeten Raum rechts vor und neben dem Fahrzeug einsichtig macht.

Auch mit dem aus den Medien bekannten DOBLI Spiegel (entworfen in den Niederlanden, wo der Name für die zwei Wörter toter und blinder Winkel steht) kann man Räume einsehen, die nicht durch den Weitwinkelspiegel abgedeckt sind. Er verringert zwar die Größe des toten Winkels, kann ihn aber nicht ausschließen und behindert die direkte Sicht, da er vor der Frontscheibe angebracht ist.

Weitere technische Lösungen, wie zum Beispiel Warnsysteme, vergleichbar mit der Einparkhilfe, sind auf dem Markt, keine kann aber bis heute den toten Winkel komplett ausschalten.

Deshalb: Toter Winkel = Todeswinkel! Der Lastwagen- oder Busfahrer kann trotz seiner Spezialspiegel nicht immer alles sehen, was um ihn herum geschieht. Und: auch Pkw-Fahrer haben einen Toten Winkel.



Wichtige Regeln:

- An der roten Ampel lieber hinter dem Lkw warten als neben ihm!
 - Radfahrer sollen nicht an einem wartenden Lkw seitlich vorfahren.
 - Vorsichtshalber umschaun, bevor man eine Kreuzung oder eine Seitenstraße überquert, und sich vergewissern, ob nicht ein Rechtsabbieger von hinten kommt!
 - Und: notfalls lieber auf die Vorfahrt verzichten!
- Merkspruch: „Wenn ich den Lkw-Fahrer im Spiegel am Lkw nicht sehen kann, kann der Lkw-Fahrer mich auch nicht sehen.“

Im Unterricht umsetzen

Da rund 40 % der Schüler weiterführender Schulen mit dem ÖPNV zur Schule kommen und ein Großteil der Kinder und Jugendlichen auch im privaten Bereich öffentliche Verkehrsmittel benutzt, gehört die gesamte Thematik mit all ihren Facetten auf den Stundenplan.

Auf der einen Seite geht es um Sicherheitsaspekte, die am besten „learning by doing“ in Form einer Busschule oder einer „Tote Winkel“-Aktion verdeutlicht werden können. Im Rahmen der Sozialerziehung müssen die Aspekte sozialen Verhaltens im Bus und ÖPNV und der Vandalismus behandelt werden. Bei der Umwelterziehung steht die bewusste Verkehrsmittelwahl im Fokus.

Grundschule:

Auch wenn viele Grundschüler zu Fuß zum Unterricht kommen, heißt dies nicht, dass das Thema Schulbus/ÖPNV ausgespart werden kann.

Folgende Aspekte stehen zur Behandlung im Unterricht an:

- Verhalten an der Haltestelle sowie im Bus bzw. Schulbus
- Aufbau von angemessenen Verhaltensweisen
- Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs
- Weisungen und Zeichen der Schülerlotsen kennen lernen
- Verhalten vor dem Einsteigen, z. B.
 - auf dem Gehsteig bleiben und Abstand halten (Überhang)
 - auf Bahnsteigen Sicherheitsabstand zu den Gleisen einhalten
 - erst einsteigen, wenn das Fahrzeug/der Zug hält
 - beim Einsteigen nicht drängeln
- Verhalten im Verkehrsmittel, z. B.
 - sich festhalten
 - nach Möglichkeit Sitzplätze benutzen
 - älteren Menschen und Behinderten den Sitzplatz überlassen
 - Lärm vermeiden (Schreien, Walkman etc.)
 - den Fahrer nicht stören
 - die Einrichtungen des Verkehrsmittels schonend behandeln
- Verhalten beim und nach dem Aussteigen
 - im Schulbus erst aufstehen, wenn der Bus hält
 - in öffentlichen Verkehrsmitteln rechtzeitig zum Ausgang gehen
 - die Fahrbahn erst überqueren, nachdem der Bus abgefahren ist
- Sehen und Gesehen werden (z. B. Toter Winkel)
- Fahrpläne lesen lernen

Weiterführende Schulen:

Viele Lerninhalte aus dem Grundschulbereich stehen auch jetzt noch auf dem Stundenplan, da viele Schüler mit dem Schulwechsel nach der Grundschule zum ersten Mal mit Bus/ÖPNV in engen Kontakt kommen. Darüber hinaus erhält die Behandlung des Toten Winkels durch die verstärkte Fahrradbenutzung besonderes Gewicht.

Mit zunehmenden Alter können die Schüler in Schulbus-Projekten Verantwortung übernehmen (z. B. Busbegleiter, Patenschaften).

Folgende Inhalte sind im Unterricht denkbar:

- Angebote und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs
 - Individualverkehr und ÖPNV, Verkehrsmittelwahl
 - Verantwortungsbewusstsein (z. B. Schwarzfahren)
- Fachliche Integrationsmöglichkeiten ergeben sich in vielen Fächern, zum Beispiel in
- **Deutsch** (Unfallbericht, Vorgangsbeschreibung, Argumentation z. B. für die Einrichtung einer Haltestelle)
 - **Technik/Werken** (Spiegel, Bau von Fahrzeugen, Lenksysteme)
 - **Erdkunde/Gemeinschaftskunde**
 - Umweltfreundlichkeit des ÖPNV
 - Vergleich verschiedener Verkehrsmittel (ökonomisch, ökologisch, Funktionalität/Mobilitätsalternativen)
 - Raumplanung/Raumerschließung
 - Öffentliche Verkehrsmittel im Umkreis des Schulstandortes
 - Das öffentliche Verkehrsnetz im Einzugsbereich der Schule kennen: Bahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn

- **Physik** (Optik, Reflexion an ebenen Flächen)
 - Optik: Vermittlung der Bedeutung eingeschränkter Sehfähigkeit und Sicht im Verkehr: Sehschwächen, Nebel, vernebelte Windschutzscheibe, Lichtverhältnisse; Spiegel, Schwingel, Toter Winkel
 - Licht/Reflexion/Reflektoren: Verhalten von Licht beim Auftreffen auf Körper am Beispiel der Fahrradreflektoren, Toter Winkel, Brillen
- **Fremdsprachen:**
 - Schulbus-Verkehr und ÖPNV in anderen Ländern

Projekttag und Aktionen:

Viele örtliche Verkehrsbetriebe stellen Schulen Unterrichtsmaterialien und praktische Trainingsangebote kostenlos zur Verfügung. Eine Kontaktaufnahme lohnt sich sicher.

Eine Reihe von Aktionen haben sich in der Praxis bewährt:

Betriebsbesichtigung/-führung

- z. B. Hauptwerkstätten des ÖPNV
- Busdepots/Betriebshöfe

Haltestellenpatenschaften

Öffentliche Räume, Einrichtungen und Gegenstände leiden unter Anonymität und sind demzufolge Ziel von Vandalismus und Verunreinigung. Dagegen können „Haltestellenpatenschaften“ (wie zum Beispiel in Essen) helfen und den öffentlichen Raum für Schüler erleb- und identifizierbar machen. Eine Schulklasse übernimmt für ein oder zwei Jahre eine so genannte Patenschaft für eine Haltestelle. Im Rahmen dieser Patenschaft überprüfen die Jugendlichen regelmäßig den Zustand der Haltestelle, beseitigen kleinere Verunreinigungen und melden größere Schäden. Selbstverständlich bleibt so ein Engagement nicht unbelohnt: An der jeweiligen Haltestelle weist ein Plakat mit Klassenfoto auf die Patenschaft hin. Außerdem wurde schon so mancher Schulklasse für ihr Engagement ein kostenloser Bus für einen Schulausflug oder ein Schulfest zur Verfügung gestellt.

Busschule

Immer beliebter wird auch die sog. Busschule. Neben dem praktischen Training richtigen Verhaltens und der Behandlung des Toten Winkels werden je nach Anbieter unterschiedliche weitere praktische Tipps gegeben.

Einige Stationen der Busschule:
„Wieso soll man nicht auf der Bordsteinkante stehen?“

Der Bus ist groß und braucht beim Anfahren einer Haltestelle viel Platz. Wie auf den Bildern Seite 4 und 5 zu sehen, schwenkt die Front bis über den Bürgersteig. Also am besten zwei Schritte Abstand halten!



„Wie schwer ist ein Bus?“

Ein Höhepunkt der Busschule ist die Demonstration der Kraft und des Gewichts eines Busses. Der mit Wasser gefüllte Kanister, der den auf ihm herumhüpfenden Schülern widersteht, hält nicht stand, wenn der Bus über ihn fährt.

„Wie geht denn die Tür im Notfall auf?“

Der Türmechanismus im Bus basiert auf Luftdruck. Wenn der Busfahrer vorne auf den Türöffnungsknopf drückt, entweicht Luft und die Türen gehen auf. Genauso funktioniert der Nothahn. Dreht man den Hebel, so zischt es ordentlich und die Türen lassen sich ganz leicht mit der Hand aufschieben.

Der Tote Winkel

Beispiel für eine Unterrichtseinheit

Technische Lösungsversuche, die vielfach noch nicht ausreichend wirksam sind, können und dürfen pädagogische Maßnahmen nicht ersetzen. Das folgende Unterrichtsbeispiel wurde als Praxisbeitrag für die Verkehrserziehung entwickelt.



Auf dem Schulhof erfahren Schüler den Toten Winkel in der Praxis.

Veranschaulichung des Toten Winkels:

Die Umsetzung des Themas im Schulunterricht in zwei Schritten hat sich bewährt. Die Schüler werden zunächst theoretisch für das Thema sensibilisiert. Dabei sollen im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden:

- Die Schüler lernen den Toten Winkel kennen
- Sie erkennen, dass man im Toten Winkel vom Kraftfahrer weder direkt noch über einen Spiegel gesehen wird
- Sie erfahren, dass man durch Blickkontakt feststellen kann, ob man sich im Toten Winkel befindet
- Sie erarbeiten, wie man sich zu verhalten hat, um vor allem den gefährlichen Hinterrädern aus dem Weg zu gehen

Der „Tote Winkel“ wird im Klassenraum in einem Rollenspiel anschaulich gemacht.

Als thematischer Einstieg eignet sich eine Erzählung oder eine aktuelle Zeitungsmeldung über einen Unfall im Zusammenhang mit dem Toten Winkel.

In einem Unterrichtsgespräch wird das Problem erarbeitet: Wie konnte es zu diesem Unfall kommen? Wie war die Situation aus Sicht des Ver-

unfallten und aus der Sicht des Kraftfahrers? Anschließend werden die verschiedenen Arten von Spiegeln am Auto besprochen (linker Außenspiegel, Innenspiegel, rechter Außenspiegel).

Beim praktischen Teil nimmt ein Schüler am Steuer des Lkws Platz. Zwei Seile bzw. ein Seil mit doppelter Länge in der Seilmittte wird mit je einem Ende am rechten Außenspiegelhalter befestigt. Dann nimmt man ein freies Seilende und geht damit an der rechten Fahrzeugseite so weit wie möglich nach hinten, bis das Seil gestrafft ist und fragt den

„Fahrer“: „Kannst Du mich sehen?“ Die Antwort lautet: „Ja“, man wird nämlich durch den Rückspiegel gesehen. Danach geht man mit dem Seilende langsam nach rechts (auf einem Kreisbogen) und fragt den „Fahrer“ immer wieder, ob er einen noch sehen kann.

Sobald die Antwort auf die Frage „Nein“ lautet, wird das Seilende am Boden, zum Beispiel mit einem schweren Stein festgemacht – oder ein Schüler stellt sich auf das Seil. Das Ganze wird mit dem zweiten freien Seilende wiederholt und zwar in dem Bereich, von dem aus der „Fahrer“ durch das rechte Seitenfenster gesehen werden kann.

Man geht nun mit dem Seilende nach hinten, bis man vom Fahrer nicht mehr gesehen wird. Dort markiert man die zweite Begrenzung. Danach kann man den gesamten Bereich des Toten Winkels auf dem Boden aufzeichnen.

Jeder Schüler setzt sich nun für kurze Zeit ans Steuer des Lkws und soll dabei zum einen versuchen, Gegenstände wie das Fahrrad bzw. die Tonne/Pylone zu sehen und lernt so auch den Blickwinkel des Bus- oder Lkw-Fahrers am eigenen Leib kennen. **Zum anderen wird er feststellen, dass alle Klassenkame-**

raden in diesem Winkel „verschwinden“ können.

Auch auf andere Tote Winkel ist noch hinzuweisen, z. B.

- unmittelbar neben dem rechten Vorderrad (Hinweis auf den „Anfahrspiegel“), besonders beim Lkw
- unmittelbar vor dem Fahrzeug (wichtig bei Schulbussen)
- bei Pkws (Sichtbehinderung des Fahrers durch Dachholme, Kopfstützen und Mitfahrer)
- und hinter dem Fahrzeug

Falls die Voraussetzungen es zulassen, kann im Anschluss ein altes Fahrrad oder eine Plastiktonne/Pyлоне im markierten Bereich von dem Lkw überrollt werden.

Material

Für eine Demonstration zum Thema „Toter Winkel“ benötigt man als „Grundausstattung“:

- Lkw/Bus
- ein Seil mit ca. 20 Meter Länge
- helles Klebeband oder Markierungskreide
- eine größere Anzahl Pappbecher/Pyлонen/Tonne/altes Fahrrad

Fahrzeug

Erfahrungsgemäß sind viele Firmen bereit, einen Lkw mit Fahrer vorübergehend einer Schule zur Verfügung zu stellen, wenn man ihnen erklärt, worum es geht. Folgende Ansprechpartner bieten sich z. B. an:

- Fahrschulen
- Speditions- und Transportunternehmer

- Fahrzeughersteller
- Bauhöfe
- Feuerwehren
- Technisches Hilfswerk
- Mobile Jugendverkehrsschulen
- Busunternehmer
- Private Lkw-Halter, z. B. aus der Elternschaft der Schule

Zeitbedarf

Eine praktische Vorführung dauert etwa 40 Minuten, so dass für jede Klasse rund eine Unterrichtsstunde (= 45 Minuten) angesetzt wird.

Platzbedarf

Es wird eine Fläche von mindestens einer 1½-fachen Fahrzeuglänge und etwa zehn Meter Breite benötigt.

Versicherungsschutz

Da es sich um eine schulische Veranstaltung handelt, sind die Schüler bei einer Teilnahme an diesem Unterricht gesetzlich unfallversichert.

Aufsicht

Für die Lehrkraft, die die Klasse begleitet, besteht während der gesamten Unterrichtsstunde Anwesenheits- und Aufsichtspflicht.

Zur Nachbereitung könnte zum Beispiel ein Film von der Demonstration bearbeitet bzw. die Aktion dokumentiert werden.

Infos u. a. unter www.unfallkassen.de:
 „Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen“
 „Mit dem Bus zur Schule“
 „Der Tote Winkel“
 „Busschule“

Impressum

ADACsignale

Informationen und Tipps für die Schule

Herausgegeben vom ADAC e.V., München
 Bereich Verkehrssicherheitsprogramme (VSP)
 Verantwortlich: Beate Pappritz, Leiterin VSP
 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: MAN, Uni Duisburg-Essen, NEOMAN BUS GmbH, ADAC

Nachdruck und Kopien mit Quellenangabe gestattet.
 Ausgabe 27, Dezember 2005