



# Neue Schule – neue Wege

## Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden

Sabine Degener, Michael Heß, Klaus Schuh



# Neue Schule – neue Wege

**Informationen zur Schulwegsicherung  
für Eltern, Schulen und Behörden**

Sabine Degener, Michael Heß, Klaus Schuh

**Impressum:**

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**

Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer  
Friedrichstraße 191, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-mail: [verkehrstechnisches-institut@gdv.org](mailto:verkehrstechnisches-institut@gdv.org)  
Internet: [www.verkehrstechnisches-institut.de](http://www.verkehrstechnisches-institut.de)

In Zusammenarbeit mit:

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.**

Beueler Bahnhofplatz 16  
53222 Bonn

E-mail: [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)  
Internet: [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

**Konzeption und Text:**

Michael Heß, Klaus Schuh, GWM  
Sabine Degener, Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer

**Gestaltung:**

GWM, Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH, Bonn

**Fotos:**

ADFC-Rüsselsheim, BGF, DVR, GDV,  
GWM, VMS, Gerhard Zerbes

**Druck:**

Druckerei XY

ISBN-Nr.: 3-939163-04-X / 978-3-939163-04-6

1. Auflage, Januar 2006

Am Ende der Grundschulzeit fragen sich viele Mütter und Väter beim Schulwechsel vorrangig, welche Schulform der weiterführenden Schulen für ihr Kind die beste und welche Schule die richtige ist.

Dass das Thema Verkehrssicherheit auch eine große Rolle spielen sollte, zeigen leider die Unfallzahlen der Kinder und Jugendlichen im Alter zwischen 10 und 15 Jahren. Viele Kinder benutzen für den Schulweg zur neuen Schule das Fahrrad und vertrauen darauf, dass ihr fahrerisches Können und ihr Regelwissen, das sie zum Ende der Grundschulzeit erworben haben, für ihre Sicherheit ausreichen.

Eltern sollten sich fragen, wie eine günstige und sichere Erreichbarkeit der Schule gewährleistet ist und wie ihre Kinder auf die neuen Wege vorbereitet werden.

Mit dieser Broschüre wollen wir den Blick von Eltern, Lehrkräften und Fachleuten in den Behörden für sichere Schulwege schärfen und ihnen gleichzeitig Hilfestellungen geben für die Verkehrserziehung und für die Behebung von Gefahrenstellen und Mängeln im Straßenraum. Dies alles zusammen führt zu sicheren neuen Wegen.

Wir wünschen allen Beteiligten viel Erfolg und den Kindern eine sichere Zukunft.

**Prof. Dr.-Ing. Volker Meewes**  
Leiter des Verkehrstechnischen  
Institutes der Deutschen Versicherer

**Prof. Dipl.-Ing. Manfred Bandmann**  
Präsident des Deutschen  
Verkehrssicherheitsrates e.V.



---

## Schulwegsicherung: Eltern schützen ihre Kinder vor Unfällen

---

Diese Broschüre handelt von „Tweenagern“. Der Begriff aus der Modebranche beschreibt Kinder und Jugendliche, die kaum noch Kinder und noch keine Teenager sind. Mit zehn bis 14 Jahren sind sie irgendwie „in between“, zwischen den Altersstufen. Diese Zeit steht ganz im Zeichen der Pubertät. Hier eilen die Mädchen den Jungen voraus: Während sich bei ihnen die ersten hormonellen körperlichen Veränderungen bereits im 9. oder 10. Lebensjahr zeigen, ist dies bei den Jungen erst mit etwa 11 Jahren der Fall.

Für Eltern ist es nicht leicht, diese körperliche Entwicklung, vor allem aber die mit ihr einhergehenden geistig-seelischen Veränderungen mit zu erleben, bedeutet es doch, dass ihre Kinder bald keine Kinder mehr sein werden. Nicht anders geht es den Jungen und Mädchen selbst: Nur schwer verabschieden sie sich von der Kindheit, wohl wissend, dass auch die Umwelt sie jetzt anders sieht und andere Dinge von ihnen erwartet.

Die vielleicht größte Aufgabe, die sich den Kindern in diesem Entwicklungsabschnitt stellt, ist die Entwicklung einer größeren Selbstständigkeit und Unabhängigkeit: Einkäufe, Frisör-, Kino- und Arztbesuche werden immer häufiger ohne Begleitung der Eltern unternommen. Der Aktionsradius erweitert sich. Dabei müssen neue Wege bewältigt werden. Kinder lieben die Bewegung, die schnelle Bewegung, auch auf diesen neuen Wegen. Der Straßenverkehr bietet Raum dafür. Er ist zugleich Herausforderung und Gefahr. Auch Eltern müssen sich diesen neuen Bedingungen stellen und sollten die zunehmende Gefährdung ihrer Kinder nicht tatenlos hinnehmen.

Kinder und Jugendliche können zwar keine Motorfahrzeuge nutzen, aber sie verfügen über andere Geräte für die schnelle, raumgreifende Bewegung. Vor allem mit solchen Spielgeräten genießen sie Geschwindigkeit.



## Wie können Kinder und Jugendliche wirkungsvoll vor Unfällen geschützt werden?

Das vorliegende Heft gibt dazu Anregungen und Informationen:

Welche neuen Wege müssen die Kinder bewältigen? Wie gefährlich ist dieser neue Lebensabschnitt? (Seiten 10 – 11)



Wie werden die neuen Schulwege der Kinder und Jugendlichen mit dem Rad oder dem Bus geplant, vereinbart und geübt? Ein Sonderkapitel nimmt dabei die Mitfahrt im Auto ein (Seiten 21 – 21).



Für Eltern und Lehrkräfte gleichermaßen gedacht sind die Informationen über Verkehrserziehungsangebote in der Schule und über Radschulwegpläne (Seiten 22 – 29).



Wer die Sicherheit von Kindern verbessern will – Eltern, Lehrkräfte oder Fachleute in den Behörden – sollte wissen, welche Gefahrenstellen und Mängel im Straßenverkehr behoben werden können (Seiten 30 – 37).



Neue Wege – neue Gefahren .....	10
Der neue Schulweg .....	12
Mitfahren im Auto.....	20
Verkehrserziehung in der Schule .....	22
Der Radschulwegplan: Empfehlungen für den sichersten Radschulweg .....	26
Schulwegplanung: eine Gemeinschaftsaufgabe.....	28
Verkehrsumwelt: Sicherheit ist gestaltbar.....	30
Radwege in der Stadt .....	32
Radwege auf dem Land .....	34
Bushaltestellen .....	36
Literatur und Adressen: Hilfen für Ihr Engagement .....	38

## Neue Wege – neue Gefahren

Mit dem zehnten Lebensjahr verändert sich das Leben der Kinder von einem auf den anderen Tag. Sie wechseln von der Grundschule auf eine weiterführende Schule. Das bedeutet für die Mädchen und Jungen neue schulische Anforderungen, neue Freunde, neue Freizeitgewohnheiten, neue Wege.



**Abschied von der Grundschule**

Viele Eltern kümmern sich zwar intensiv darum, dass ihr Kind auf die „richtige“ Schule wechselt. Wie es aber die neuen Wege sicher zurücklegen soll, darüber machen sie sich weniger Gedanken. Um das achte Lebensjahr herum haben sie nämlich einen Entwicklungssprung bei den Kindern beobachtet. Zahlreiche, für eine sichere Verkehrsteilnahme notwendige Fähigkeiten sind nun einigermaßen gut ausgebildet, beispielsweise das Verstehen von Verkehrs- und Verhaltensregeln, das Erkennen fremder Handlungsabsichten, die gedankliche Vorwegnahme von Geschehensabläufen, das Erfassen komplexer Situationen, die ganzheitliche Wahrnehmung, das räumliche Vorstellungsvermögen sowie die Fähigkeit zur Entfernungs- und Geschwindigkeitsabschätzung.

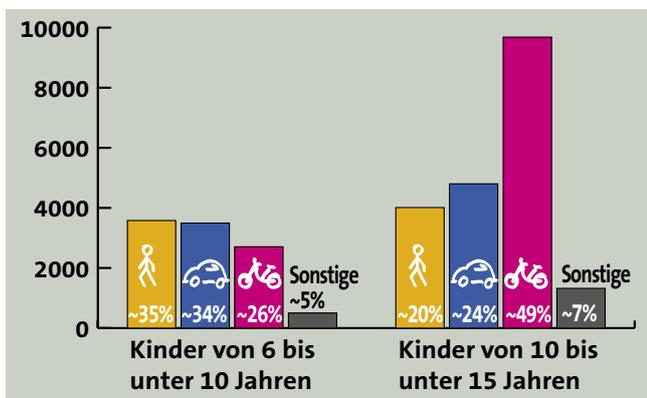
Jetzt können Kinder auch Mehrfachaufgaben beim Radfahren bewältigen, etwa gleichzeitig Gleichgewicht halten, Gegenstände und andere Verkehrsteilnehmer wahrnehmen und rich-

tige Entscheidungen treffen. Gegen Ende der Grundschulzeit bringen Jungen und Mädchen die Grundvoraussetzungen mit, die zur Lösung komplexer Fahraufgaben im Straßenverkehr (mindestens) erforderlich sind.

Sind sie weniger gefährdet als jüngere Kinder? Leider nicht, denn wegen der einsetzenden Pubertät kommt es oft zu einer erhöhten Risikobereitschaft. Viele Kinder sind sorglos und glauben, Gefahren bewältigen zu können. Regeln im Straßenverkehr werden manchmal absichtlich übertreten. In gleicher Weise, wie die Risikobereitschaft zunimmt – hier allerdings vor allem bei Jungen –, nimmt das Sicherheitsdenken ab. Beispielsweise verzichten sie auf das Tragen eines Radhelms oder wählen statt der längeren, aber sicheren Wegstrecke mit dem Fahrrad lieber eine gefährlichere, dafür aber kürzere. Hinzu kommt, dass die Kinder neue Mobilitätserfahrungen auf bisher unbekanntem Wegen machen und in neuen Stadt- und Ortsteilen unterwegs sind sowie mit anderen als den bisher vertrauten Verkehrsmitteln.

Die Kinder sind beim Schulwechsel also nicht „aus dem Größten“ heraus. Die Unfallhäufigkeit steigt sogar deutlich an. Etwa 10.300 verunglückten Kindern in der Altersgruppe der 6- bis unter 10-Jährigen standen im Jahre 2004 etwa 19.800 Unfallopfer bei den 10- bis unter 15-Jährigen gegenüber.





Verunglückte Fußgänger, Pkw-Mitfahrer und Radfahrer 2004

Mit zunehmendem Alter wächst die Gefahr mit dem Fahrrad zu verunglücken.

Wir Erwachsenen machen den Kindern das Hineinwachsen in den Straßenverkehr nicht leicht. Lückenlose Bebauung in den Städten lässt ihnen wenig Platz. In vielen Grünanlagen, auf Autoparkplätzen und in Einkaufspassagen wird erwartet, dass sie sich wie erwachsene Passanten bewegen. Auf Kinderart spielen und herumtoben ist dort unerwünscht. Gleichzeitig werden ihnen besondere, eigene Räume zugewiesen: Spielplätze, Sportplätze und Schulhöfe. Sie verbringen also einen gewissen Teil ihrer Freizeit in „Spezialräumen“. Häufig spielen Kinder jedoch auch „auf der Straße“. In einer Befragung nannte etwa die Hälfte der Kinder und Jugendlichen den Bereich „Straße, Gehweg“ als den Ort, den sie täglich zum Spielen oder als Treffpunkt aufsuchen. Zu den



beliebtesten täglichen Spiel- und Freizeitorien gehören danach Orte, die zum Straßenverkehr hin nur wenig abgesichert und deshalb potenziell gefährlich sind.

Wie stehen Eltern zu der wachsenden Gefährdung ihrer Kinder? Draußen mit anderen Kindern zu spielen gilt für viele Mütter und Väter als Merkmal einer „richtigen“ Kindheit. Sie sind hin- und hergerissen zwischen dem Wunsch einerseits, von den Interessen der Kinder aus zu denken, ihnen die Chance zu geben, eigenständig Wege zurückzulegen und draußen zu spielen, und dem Bestreben nach Schutz und Kontrolle der Kinder andererseits.

Wie sollen sich Eltern verhalten? Selbstverständlich hilft es nicht, die Augen zu verschließen. Eltern müssen Kinder und Jugendliche auch im „Tweener-Alter“ auf die Gefahren im Straßenverkehr hinweisen und sie auf die Bewältigung gefährlicher Situationen vorbereiten. Daneben zahlt es sich auch aus, wenn sich Mütter und Väter um die Sicherheit von Kindern bemühen, indem sie sich beispielsweise für bessere Straßen und Radwege und für Schulwegpläne einsetzen. →

**Neue Wege gemeinsam erkunden, beispielsweise die nicht unproblematischen „Zweirichtungsradwege“**



## Der neue Schulweg

### Der Schulweg mit dem Rad

Die Zeit um den Schulwechsel markiert auch beim Radfahren einen Einschnitt: Nach dem vollendeten 10. Lebensjahr (10. Geburtstag) müssen Kinder, wie alle anderen Radfahrer auch, auf Radwegen oder – wenn diese nicht vorhanden sind – auf der Fahrbahn fahren. Zugleich heißt das aber auch, dass sie die für Radfahrer geltenden Verkehrsregeln kennen und sich dementsprechend verhalten müssen.

Zur Erinnerung: Vom achten bis zum zehnten Geburtstag dürfen die Kinder mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Sie können also wählen, wo sie fahren wollen:

- Wenn sich 8- bis 10-Jährige auf Straßen ohne Radweg für den Gehweg entscheiden – was zu empfehlen ist –, müssen sie dort auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie vor dem Bordstein anhalten, absteigen und ihr Rad über die Fahrbahn schieben.
- Sind Geh- und Radwege vorhanden, können Kinder in diesem Alter wählen, ob sie auf dem Gehweg oder auf dem Radweg fahren wollen.

Manche Eltern glauben, dass ihr Kind nach der Radfahrausbildung gegen Ende der Grundschulzeit sicher Rad fahren kann. Seien Sie kritisch und überprüfen Sie den wahren Leistungsstand, bevor Sie Ihr Kind allein schwierige Wegstrecken fahren lassen. Denken Sie bitte daran, dass die Kenntnis einer Regel nicht gleichbedeutend ist mit ihrer Beherrschung, vor allem nicht in schwierigen Verkehrssituationen. Hinzu kommt, dass gerade die Jungen cool sein, eine gute Figur abgeben und sich in der Gruppe nicht blamieren wollen. Wer so denkt, neigt dazu, sich zu überschätzen und gerät schneller in riskante Situationen.

Für die Wahl des sicheren Radschulweges sollten Sie als erstes bei der neuen Schule anfragen, ob es einen Radschulwegplan gibt (Seite 26). Mit Hilfe dieses Plans können Sie entscheiden, auf welchen Wegen Ihr Kind möglichst sicher und ohne große Umwege zur Schule fahren kann.

Leider gibt es für viele weiterführende Schulen (noch) keine Radschulwegpläne (oder sie sind hoffnungslos veraltet). In diesem Falle ist Ihre Initiative und Ihr Engagement doppelt gefragt.

Wenn Sie die möglichen Strecken zwischen Ihrer Wohnung und der neuen Schule aus der Radfahrersperspektive nicht gut kennen, lohnt es sich, den zukünftigen Weg Ihres Kindes zuerst selbst mit dem Rad abzufahren und ihn genau unter die Lupe zu nehmen:

- Welche Wege eignen sich für den Schulweg Ihres Kindes – verkehrsarme Straßen, Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen?



Radweg



Radfahrstreifen



Schutzstreifen

- Sind die Knotenpunkte (z. B. Kreuzungen und Einmündungen) so gestaltet, dass Radfahrer sie sicher passieren können?



- Gibt es dort, wo Ihr Kind die Fahrbahn überqueren muss, gute Querungshilfen wie Mittelinseln, Mittelstreifen oder Ampeln? Vorsicht bei Zebrastreifen: absteigen und das Rad schieben.



- Gibt es besondere mögliche Gefahrenpunkte auf dem neuen Schulweg Ihres Kindes? Diese sind zum Beispiel:

- a** Kreuzungen und Einmündungen, an denen Ihr Kind anderen die Vorfahrt gewähren muss
- b** Kreuzungen und Einmündungen, an denen Autofahrer nicht mit Radfahrern rechnen, zum Beispiel weil die Radwege im Einmündungsbereich nicht deutlich genug markiert sind
- c** stark frequentierte Ein- und Ausfahrten
- d** Zweirichtungsradswege
- e** Kreisverkehre
- f** Radwege, die in schlechtem Zustand sind





Der nächste Schritt ist die gemeinsame Erkundungsfahrt mit Ihrem Kind. Beobachten Sie es dabei und besprechen Sie schwierige Situationen. Achten Sie darauf, ob Ihr Kind auf der Fahrbahn ausreichenden Abstand zu parkenden Fahrzeugen hält für den Fall, dass eine Autotür aufgeht. Stellen Sie fest, ob es sich aufmerksam orientiert und die notwendigen Vorfahrtregeln beherrscht, beispielsweise am Stopp-Schild, an dem Schild „Vorfahrt gewähren“ oder an Rechts-vor-Links-Kreuzungen.

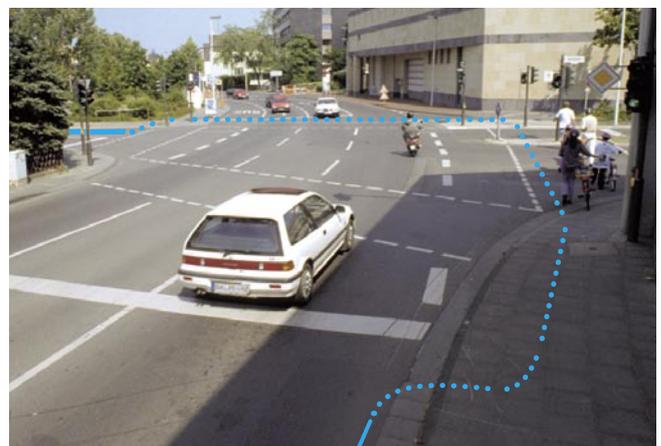
Radwege sind bei richtigem Verhalten der Radfahrer relativ sichere Einrichtungen. Verdeutlichen Sie Ihrem Kind aber, dass es auch auf dem Radweg keinen hundertprozentigen Schutz gibt. Dies gilt zum Beispiel dann, wenn Autos – besonders große Fahrzeuge wie Lkw – rechts abbiegen. Aber auch einbiegende Autofahrer übersehen Radfahrer. Kinder haben in solchen Situationen häufig nicht genug Erfahrung um rechtzeitig zu bremsen. Eine weitere Gefahr droht, wenn sie linksseitige Radwege benutzen und von Autofahrern, die aus Querstraßen kommen, übersehen werden. Deshalb sind ungesicherte Zweirichtungsradswege auch problematisch.



Kritisch sind Stellen, wo Radwege oder Radfahrstreifen plötzlich enden. Hier sind mit Markierungen „Radfahrerschleusen“ für die Einfädelung in den fließenden Verkehr zu schaffen (siehe Foto).

Besonders problematisch ist das Linksabbiegen. Radfahrer müssen dabei viele Dinge gleichzeitig beachten: Sich umschaun und auf eventuell nachfolgenden Verkehr achten, dem Gegenverkehr die Vorfahrt gewähren und auf Fußgänger achten, die die eigene Fahrtrichtung kreuzen.

Das „direkte Linksabbiegen“ ist für Kinder eine der schwierigsten Situationen im Straßenverkehr. An stark befahrenen, unübersichtlichen Stellen sollten Sie mit Ihrem Kind deshalb eine „alternative Taktik“ vereinbaren und einüben: absteigen und zu Fuß die Straße überqueren. In der „neuen“ Richtung reihen Sie sich mit Ihrem Kind als Radfahrer wieder sicher in den Verkehr auf der Fahrbahn ein.



Wenn die sicherste Wegstrecke gefunden, besprochen, abgefahren und vereinbart ist, lohnt es sich, diesen Weg auch mit den Eltern der Klassenkameraden, die den neuen Schulweg künftig mit Ihrem Kind gemeinsam zurücklegen werden, abzustimmen.

Sollte sich bei Ihren Erkundungsfahrten das Gefühl einstellen, dass die Gefahren zu groß sind und Ihr Kind noch nicht so weit ist, sollte es vorerst besser mit dem Bus zur Schule fahren oder zu Fuß gehen.

Und wie verhält es sich mit den anderen neuen Wegen, die Ihr Kind nach dem Schulwechsel fahren wird? Auch wenn es etwas Aufwand bedeutet, sollten Sie bei diesen Wegen ähnlich vorgehen: erkunden, Gefahrenpunkte suchen, gemeinsam abfahren und Regeln vereinbaren.

Mit Ihrer Fürsorge und Ihrem Engagement wird es gelingen, dass Ihr Kind diese schwierige „Radfahr-Lebensphase“ unbeschadet übersteht.

Und zu guter Letzt: Sie sollten Ihr Kind davon überzeugen, beim Radfahren einen Schutzhelm zu tragen. Schutzhelme vermindern das Verletzungsrisiko bei einem Sturz oder reduzieren die Schwere der Verletzung. Sie verhindern viele tödliche Unfälle und wirken auch bei Alleinunfällen ohne „Unfallgegner“. Ihre Argumentation ist umso glaubhafter, wenn Sie selbst beim Radfahren auch einen Schutzhelm tragen.



## Das neue Fahrrad



Das neue Rad „passt“.

Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 10 und 15 Jahren haben einen ausgeprägten Geschmack. Sie wünschen sich, dass ihr neues Rad gut aussieht. Dagegen ist auch nichts einzuwenden. Qualität zeigt sich jedoch oft erst im Gebrauch. Das vermeintlich günstige Schnäppchen erweist sich dann als instabil, die Räder bekommen „Achter“ und das Licht macht auch bald schlapp. Damit man beim Kauf keinen Fehlgriff tut, sollte man fachkundige Beratung, wie sie der Fachhandel bietet, in Anspruch nehmen.

Zunächst sind Bauart und Größe des Rahmens wichtig. Ihr Kind sollte sitzend mit beiden Fußballen den Boden erreichen können. Wenn das Rad „auf Zuwachs“ gekauft wird, ist die Sitzposition zu gestreckt und die Kinder können nicht richtig lenken. Ein niedriges Tretlager und eine Tretkurbellänge unter 17 cm ergänzen die kindgerechte Rahmengenometrie. Schaltung und Bremsen müssen zuverlässig arbeiten und auch von Kinderhänden gut zu bedienen sein. Schutzbleche, Gepäckträger und ein stabiler Ständer sind kein Luxus, sondern unverzichtbare Zubehörteile.



Eine Federgabel oder gar Vollfederung ist dagegen nicht notwendig. Sie macht das Rad unnötig schwer. Ein bei jedem Wetter störungsfrei arbeitender Nabendynamo und eine Halogenlichtanlage dagegen stellen einen echten Sicherheitsgewinn dar. Moderne Lichtanlagen haben oft eine Standlichtfunktion integriert. Aufstecklampen ohne Dynamo sind im Straßenverkehr nur für Rennräder unter 11 kg und Mountain-Bikes unter 13 kg erlaubt.

Ob das Rad eine Kettenschaltung oder eine Nabenschaltung haben soll, ist eher Gewohnheits- und Übungssache. Kettenschaltungen sind wartungsintensiver und müssen gelegentlich von fachkundiger Hand nachgestellt werden, damit sie richtig arbeiten. Im Extremfall kann bei falscher Einstellung die Kette abspringen.



## Mit Inline-Skates zur Schule?



Die meisten Kinder und Jugendlichen lieben die Bewegung. Mit Inline-Skates können sie mit wenig Kraftaufwand ein hohes Tempo erreichen. Einige von ihnen erlangen sogar ein beachtliches Geschick, machen in der Halbpipeline große Sprünge, wilde Stunts, hohe „Airs“.

Was so viel Spaß macht, ist im Straßenverkehr gefährlich, lenkt ab und gehört deswegen in die Freizeit – und nicht auf den Schulweg.

Eine Skater-Ausbildung ist nicht aufwändig und meist nur mit geringen Kosten verbunden. In fast allen Städten gibt es lizenzierte Trainer und Sportverbände, die Schulungen anbieten. Informationen über Skater-Schulen sind in der Regel auch in Geschäften, die Inline-Skates führen, erhältlich. Eltern sollten unbedingt darauf achten, dass ihre Kinder das Bremsen und Fallen geübt haben, außerdem immer eine Schutzausrüstung tragen mit Helm, Schoner für Knie, Handgelenke und Ellenbogen.

Inline-Skates gelten in Deutschland als „besondere Fortbewegungsmittel“. Deshalb müssen Inline-Skater wissen, dass sie sich an die



Regeln für Fußgänger halten und Gehwege benutzen müssen. Radwege sind tabu. Auf Landstraßen ohne Gehwege sollten sie nicht fahren.

Den besonderen Gefahren beim Inline-Skaten können Eltern und Kinder durch eine sorgfältige Auswahl von Plätzen und Wegen begegnen.



## Der Schulweg mit dem Bus: auch große Kinder brauchen Hilfe

Der Schulbus ist ein verhältnismäßig sicheres Verkehrsmittel. Dennoch ereignen sich immer wieder Unfälle beim Ein- und Aussteigen sowie beim Aufenthalt im Bus. Schwere Unfälle gibt es vor allem beim Warten an der Haltestelle und beim Überqueren der Fahrbahn vor dem Erreichen oder nach dem Verlassen des Schulbusses.



Prüfen Sie gemeinsam mit Ihrem Kind den Weg zur Haltestelle und geben Sie ihm Hinweise zum sicheren Verhalten. Wenn Ihr Kind bisher schon mit dem Bus gefahren ist, schadet es nicht, sich davon zu überzeugen, dass es sich weiterhin sicher verhält.

- Stark befahrene Straßen sollen nur an gesicherten Stellen (Ampel, Mittelinsel) überquert werden.
- Erinnern Sie Ihr Kind daran, dass Drängeln, Schubsen und Raufen an der Haltestelle gefährlich sind.
- Besondere Aufmerksamkeit ist angesagt, wenn der Bus die Haltestelle anfährt. Abstand zum Fahrbahnrand halten, nicht drängeln. Die Bustüren dürfen vor dem Öffnen nicht berührt werden.
- Wenn es freie Sitzplätze gibt, soll sich Ihr Kind zügig hinsetzen und die Tasche so verstauen, dass der Gang nicht verstellt wird. Auf Stehplätzen muss es sich während der Fahrt festhalten.
- Nach dem Aussteigen darf die Fahrbahn erst überquert werden, wenn der Bus abgefahren ist und kein anderes Fahrzeug kommt.
- Sorgen Sie dafür, dass Ihr Kind für den Weg zum Bus genügend Zeit hat. Wenn es sich doch mal verspätet, ist es besser, den nächsten Bus zu nehmen, als eilig über die Fahrbahn zu rennen.

## Sicherheit beim Schulweg mit dem Bus

Prüfen Sie doch einmal gemeinsam mit anderen Eltern, wie es um die Sicherheit beim Schulweg mit dem Bus bestellt ist:

- Liegen die Haltestellen günstig und sind sie sicher angelegt? (vgl. S. 36)
- Sind die Wege zwischen Wohnung und Haltestelle kurz und relativ ungefährlich?
- Sind die Fahrtzeiten angemessen, passen sie zu den Zeiten von Schulbeginn und Schulschluss?
- Sind die Schulbusse sicher? Bund und Länder haben eine Schulbusrichtlinie herausgegeben, in der die Anforderungen an Busse im Schülerverkehr festgelegt sind. (s. Literaturangabe Seite 39)
- Laufen die Busfahrten in geordneten Bahnen ab oder kommt es häufig zu Rangeleien?

Wenn eine oder mehrere dieser Anforderungen nicht erfüllt sind, sollten Sie sich an die zuständigen Verwaltungsstellen (Seite 28), den Schulträger oder das Bus- bzw. Verkehrsunternehmen wenden und Verbesserungen anregen. Gemeinsam mit anderen Eltern können Sie bei andauernden Schwierigkeiten ein Busprojekt ins Leben rufen.

## Unser Schulbus ist sicher: Busprojekte gegen Unfallgefahr und Gewalt

An zahlreichen Schulen gibt es Projekte, mit denen die Sicherheit beim Schulweg mit dem Bus oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht werden soll. Viele von ihnen sind aus Elterninitiativen entstanden. Eltern, Lehrkräfte, Verkehrsunternehmen, Polizei und Verwaltungsstellen arbeiten bei diesen Projekten eng zusammen.

Drei Ziele werden dabei verfolgt:

- Zunächst einmal geht es darum, den Schülern die Gefahren bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufzuzeigen und ihnen sichere Verhaltensweisen nahe zu bringen.
- Hinzu kommt das soziale Lernen: Verständnis und Toleranz für andere zu zeigen sowie rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten gegenüber anderen zu üben.
- In der Sekundarstufe I kommt schließlich als dritter Zielbereich die Gewaltprävention hinzu: Die Schüler sollen lernen, Konflikte friedlich zu lösen und auf andere beschwichtigend einzuwirken. Hier greift man oft auf



die Hilfe speziell ausgebildeter Polizeibeamter zurück, die in diesem Bereich über Erfahrungen verfügen und diese an die Schüler weitergeben.

Wenn es immer wieder zu Rangeleien oder Streitigkeiten im Bus kommt, kann die Einrichtung einer Busbegleitung helfen. Eltern oder entsprechend ausgebildete ältere Schüler übernehmen im Bus Verantwortung und können bei Streitfällen beschwichtigend eingreifen.

Kinder sprechen nicht gern darüber, wenn sie im Bus schikaniert werden. Achten Sie darauf, ob Ihr Kind ein verändertes Verhalten an den Tag legt, und ergreifen Sie gemeinsam mit anderen die Initiative: Regen Sie ein Busprojekt an.



## Mitfahren im Auto

Der Schulwechsel steht bevor oder ist bereits vollzogen. Hier und da werden die Kinder mit dem Auto zur weiterführenden Schule gebracht. Müssen sie noch in Sitzerrhöhungen gesichert werden, oder reicht der Erwachsenengurt? Viele Kinder wollen in diesem Alter nicht mehr im „Kindersitz“ sitzen.

Laut Straßenverkehrs-Ordnung müssen Kinder, die kleiner als 150 cm sind, bis zum 12. Geburtstag mit Kindersitzen gesichert werden. Die Grundlage für die richtige Entscheidung der Eltern muss aber die Größe des Kindes sein. Gegen Ende der vierten Klasse werden die meisten Jungen und Mädchen zwischen 140 und 160 cm groß sein. Wenn Kinder kleiner als 150 cm sind, reicht der Erwachsenengurt nicht aus. Beim Unfall kann er am Bauch oder Hals des Kindes tief einschneiden und böse Verletzungen verursachen.

Die Gewichtseinteilung bei den Sitzerrhöhungen der Gruppe III (22 - 36 kg) könnte den Schluss nahe legen, dass Kinder ab 36 kg Körpergewicht nicht mehr in Sitzerrhöhungen gesichert werden müssen. Das ist falsch. Auch hier ist die Körpergröße entscheidend. Bei schwereren Kindern ist deshalb zu empfehlen, rechtzeitig möglichst breite und stabile Sitzerrhöhungen anzuschaffen. Bei deutlicher

Überschreitung der Gewichtsgrenze sollten Eltern Rücksprache mit dem jeweiligen Kindersitzhersteller halten.

Am besten und sichersten sind Sitzerrhöhungen, wenn sie neben ausgeprägten Führungshörnern für den Gurt auch über eine Rückenstütze mit guten seitlichen Abstützungen verfügen.

Niemand sollte bei der Beförderung von Kindern Kompromisse eingehen: Die Mitfahrt im Auto ist für Jungen und Mädchen die gefährlichste und unfallträchtigste Art der Verkehrsteilnahme. Im Jahre 2004 wurden in Deutschland 12.359 Kinder als Mitfahrer im Pkw verletzt oder getötet – zumeist im Auto ihrer Eltern oder Großeltern. Viele Kinder erlitten schwere Verletzungen, weil sie unvorschriftsmäßig gesichert waren – dazu gehört in diesem Alter oft auch die falsche Sicherung im Erwachsenengurt.

Es gibt für Eltern kaum eine schrecklichere Vorstellung, als bei einem Unfall unverletzt zu bleiben und miterleben zu müssen, wie das ungesichert mitfahrende Kind schwer verletzt oder getötet wird.

Die Sicherungspflicht gilt übrigens auch in Wohnmobilen und Kleinbussen. Kinder dürfen dort nicht im Schlafbereich liegen, sondern müssen mit Sitzerrhöhung und Erwachsenengurt gesichert sein. In Wohnwagen dürfen sie sich während der Fahrt gar nicht aufhalten.

**Gefährlicher Gurtverlauf**



**Gurtverlauf mit Sitzerrhöhung**



Sollten Sie Ihr Kind zur weiterführenden Schule mit dem Auto bringen, beachten Sie bitte folgende Grundregeln:

- Angemessene Geschwindigkeit fahren und besonders aufmerksam sein.
- Nur da anhalten, wo es erlaubt ist, also nicht im Haltverbot.
- Ihr Kind möglichst immer zur Gehwegseite aussteigen lassen.

Ab einem gewissen Alter fahren die Jugendlichen vermehrt in Autos von Freunden und Freundinnen mit, die bereits einen Führerschein haben. Mädchen ab 14 Jahren verunglücken dabei häufiger als Jungen, weil sie öfters bei jungen Männern mitfahren. Eltern sollten mit ihren heranwachsenden Töchtern (und Söhnen) vereinbaren,



- dass sie niemals ins Auto eines Fahrers steigen, der angetrunken ist oder Drogen genommen hat,
- dass sie von rasant fahrenden Fahrzeuglenkern verlangen sollen, langsamer zu fahren.

Die Jugendlichen sollten jede mögliche Unterstützung bekommen, damit sie immer unversehrt nach Hause gelangen können, indem beispielsweise einen Abholdienst organisiert oder Taxigeld zur Verfügung gestellt wird.



Und zu guter Letzt: Wer sich darum sorgt, dass sein Kind später als motorisierter Verkehrsteilnehmer stark gefährdet ist, muss wissen, dass das zukünftige Verhalten geprägt sein wird von dem, was das Kind tagtäglich erlebt. Wer in jedem Verkehrsteilnehmer einen Gegner sieht, dauernd flucht und schreit, unnachgiebig ist mit Fehlern anderer, sich ständig ärgert und sich von jeder Kleinigkeit aus der Ruhe bringen lässt, unter Zeitdruck regelmäßig gegen Geschwindigkeitsvorschriften verstößt und sogar in Wohngebieten zu schnell fährt, der kann nicht erwarten, dass sich Sohn oder Tochter später völlig anders verhalten.

Ein kluger Mann soll einmal gesagt haben: „Die ganze Erziehung hat keinen Sinn, die Kinder machen mir sowieso alles nach.“



## Verkehrserziehung in der Schule

Verkehrserziehung ist kein Schulfach. Sie ist aber in allen Bundesländern ein Teil des Unterrichts- und Erziehungsauftrages der Schule. Ziel des Unterrichtes ist es, bei Kindern und Jugendlichen die Fähigkeiten und Haltungen zu fördern, die für eine sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme nötig sind. Sie sollen zum einen lernen, sich im Verkehr sicher zu bewegen und verkehrsgerecht zu verhalten. Zum anderen sollen sie mit zunehmendem Alter ein kritisches Verständnis für den Verkehrsablauf entwickeln und befähigt werden, an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitzuwirken.

In der Grundschule hat die Verkehrserziehung noch einen vergleichsweise hohen Stellenwert. Das Schulwegtraining und die Radfahrausbildung werden an allen Schulen durchgeführt, die Eltern werden in der Regel in die Aktivitäten eingebunden.

Im Sekundarbereich I dagegen sehen manche Lehrerinnen und Lehrer die Verkehrserziehung nicht mehr als ihre Aufgabe an, obwohl die Schülerinnen und Schüler öfter und auf weiteren Wegen mit dem Rad, auf Inline-Skates, mit Bussen und Bahnen, später mit Mofas und Motorrollern sowie als Mitfahrer im Pkw unterwegs sind. Die Vorbereitung auf den neuen Schulweg wäre ein wichtiges Thema für die alte oder neue Schule und findet doch häufig nur in Ansätzen statt.

Verkehrserziehung wird zunehmend schwieriger. Die Lebensgestaltung der Jugendlichen wird heute in erheblichem Umfang von der Teilnahme am Straßenverkehr geprägt. Ihre Mobilitätswünsche erstrecken sich über weite Entfernungen, die Wahl der Verkehrsmittel wird zunehmend differenzierter. Eine altersbedingte Neigung zu Regelverletzungen und riskanten Verhaltensweisen zeigt sich auch im Straßenverkehr. Bei Kindern und Jugendlichen wächst aber zugleich auch das Interesse an sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Problemstellungen.



**Radfahrausbildung:**  
Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln



**Methode „Englische Debatte“:** interessante Themen des Straßenverkehrs kontrovers diskutieren

Entsprechend vielfältig sind die Angebote zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Sekundarbereich. Die in vielen Ländern beliebten Fahrradwerkstätten beschäftigen sich beispielsweise mit der Sicherheitserziehung im engeren Sinne, dem Umgang mit dem Fahrrad und der Verkehrsteilnahme. Ein hoher Stellenwert kommt aber auch Fragen der Gesundheits- und Umwelterziehung, der Sozialerziehung und politischen Bildung sowie der Verbrauchererziehung und der technisch-naturwissenschaftlichen Bildung zu.

Häufig werden dabei offenere Formen der Unterrichtsorganisation bevorzugt, etwa fächerübergreifende Projekte, Projektstage und -wochen, Planung und Durchführung von Radfahrten sowie Erkundungen und Expertenbefragungen.

So werden die Fahrradwerkstätten und Fahrradprojekte meist nachmittags von engagierten Lehrkräften begleitet. In den verschiedenen Projekten zum Radfahren werden entsprechend dem Alter der Schülerinnen und Schüler Themen der Fahrrad- und Fahrtechnik, der Verkehrserkundung, Verkehrsplanung und Verkehrsgestaltung sowie die Folgen für die Umwelt und die Verkehrsmittelwahl aufgegriffen.



**Projekttag: einen Parcours planen**

Bei der Beschäftigung mit den Planungen in ihrer Gemeinde werden Schüler zu „Verkehrsexperten“, indem sie einen Eindruck gewinnen, wie der Straßenverkehr mancherorts sicherer und komfortabler gestaltet werden kann.

Bei der Vorbereitung einer Radwanderung etwa werden zahlreiche Fähigkeiten entwickelt, von der Streckenplanung und der gesamten Organisation, der Diskussion der notwendigen Vereinbarungen für das Fahren in der Gruppe bis zur Dokumentation in einer Zeitung oder Ausstellung.



**Fahrradwerkstatt: die Lichtanlage prüfen**

Im Mittelpunkt aller Fahrradaktivitäten steht jedoch immer die praxisbezogene „Werkstatt“, deren Grundaustattungen und erste Projekte in vielen Ländern vom GDV und der Verkehrswacht kräftig gefördert wurden.

Vor allem an Hauptschulen beliebt ist der Mofakurs, der analog zur späteren Fahrschulausbildung als Kurs mit Theorie und Praxis aufgebaut ist und auch die Gefühlswelt bei der Verkehrsteilnahme zum Thema macht. Die attraktiven Fahrübungen werden dabei im Schonraum einer Jugendverkehrsschule oder auf dem Schulhof durchgeführt. Erstaunlicherweise nimmt die Teilnehmerzahl bei den schulischen Mofakursen zu, obwohl die Zahl der tatsächlich benutzten Mofas stetig sinkt.



#### Erkundungsfahrt mit Inline-Skates: gemeinsam sichere Strecken planen

Besonders gefahrenträchtig ist das Fahren mit Inline-Skates. In Verbindung mit dem Schulsport werden daher zunehmend auch Inliner-Projekte durchgeführt, deren Themenspektrum von der Fahrtechnik und der Ausrüstung über die besonderen Gefahren bis zum eigenen Regelkatalog der Schulklasse reicht.

Ein Beispiel für eine gelungene Fächerintegration ist das niedersächsische „Curriculum Mobilität“, das im Auftrag des Kultusministeriums mit Lehrkräften aus allen Schulformen in mehrjähriger Arbeit entwickelt wurde. Das Curriculum will über die Inhalte traditioneller Verkehrserziehung hinausgehen und hat den Anspruch, Lerninhalte der „Mobilität“ in die Rahmenrichtlinien ausgewählter Fächer verbindlich zu integrieren.

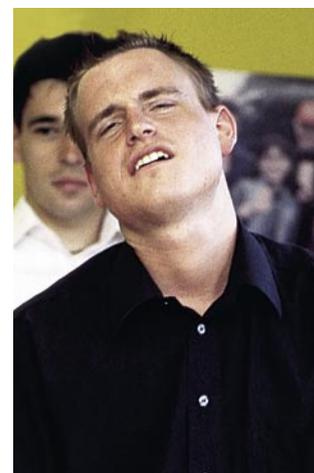
Doch trotz dieser zahlreichen Themen und Ansatzpunkte werden in den weiterführenden Schulen leider bei weitem nicht mehr so viele Schülerinnen und Schüler erreicht wie in der Grundschule.

Welchen zeitlichen Umfang die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe einnimmt, hängt stark vom individu-

ellen Engagement der Lehrkräfte und auch der Eltern ab.

Für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II steht vor allem die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr im Vordergrund.

Die Schule will hier nicht die Funktion der Fahrschulen übernehmen, kann aber im Unterricht vor allem die Einstellungen zum Risiko sowie den Umgang mit Emotionen und Aggressionen zum Thema machen. Durch gemeinsame Diskussionen und Beratung soll eine sicherheitsorientierte, verantwortliche, umweltschonende und gesundheitsbewusste Mobilitätsgestaltung erreicht werden.



#### Rollenspiel: Nimm mal den Fuß vom Gas!

## Angebote und Kooperationen des Verkehrstechnischen Institutes der Deutschen Versicherer

Durch das Engagement des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft hat sich in den letzten Jahren viel bei der Verkehrserziehung getan.

In Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat werden Elterninformationen für Mütter und Väter von Erstklässlern inklusive CD-Rom und Film sowie diese Broschüre „Neue Schule – neue Wege“, ebenfalls inklusive CD-Rom und Film für Eltern von Viert- und Fünftklässlern bereitgestellt.

GDV und Verkehrswacht geben auch Arbeitshilfen und Unterrichtsmaterialien für die Grundschule und die Sekundarstufe heraus. Für die erste und zweite Jahrgangsstufe enthält eine Mappe mit zwölf Unterrichtsbausteinen zur Comicfigur Helmi vielfältige Anregungen zu zentralen Themen der Verkehrserziehung. Unter [www.deutsche-verkehrswacht.de](http://www.deutsche-verkehrswacht.de) können alle Materialien kostenfrei heruntergeladen werden. Im dritten und vierten Schuljahr ist das Lehrerhandbuch „Radfahren in der Schule“ die Grundlage der Radfahrausbildung, für Schülerinnen und Schüler wurde das Arbeitsheft „Radfahrausbildung“ entwickelt und über die Jugendverkehrsschulen zur Verfügung gestellt.



Die von den Deutschen Versicherern und der Deutschen Verkehrswacht getragenen Jugendverkehrsschulen (JVS) dienen hauptsächlich der Radfahrausbildung und bilden die Basis für die Arbeit der Verkehrserzieher. Eine aktuelle Befragung der Mitarbeiter an den JVS zeigte aber auch, dass immer häufiger Trainings für Kindertagesstätten angeboten werden sowie Fahrradwerkstätten und -projekte für die weiterführenden Schulen.

Das Lehrerhandbuch „Skate & Roll“ stellt In-line-Projekte für die Sekundarstufe I vor und verbindet die Verkehrserziehung mit dem Sportunterricht.

Mit diesen Handreichungen und Materialien (siehe Seite 38) für Lehrkräfte und Schüler bieten sich gute Ansatzpunkte, die Situation der Verkehrserziehung an den Schulen zu verbessern.

## Der Radschulwegplan: Empfehlungen für den sichersten Radschulweg

Eltern wissen oft nicht genau, welcher von mehreren möglichen Wegen zur Schule der sicherste ist. Deshalb werden in Zusammenarbeit von Behörden, Eltern und Lehrkräften für Grundschulen Schulwegpläne erarbeitet, für Hauptschulen, Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen Radschulwegpläne.

Bei letzteren beschränkt man sich auf die mit dem Fahrrad zurückzulegenden Wege, weil ein großer Teil der Schüler mit dem Rad zur Schule fährt. Dem Alter der Kinder entsprechend werden Empfehlungen gegeben, auf welchen Wegen die Schüler möglichst sicher und ohne Umwege zur Schule fahren können. Hierzu gehören neben Radwegen und Radfahrstreifen auch Wohnstraßen, Fahrradstraßen sowie geeignete Feldwege.

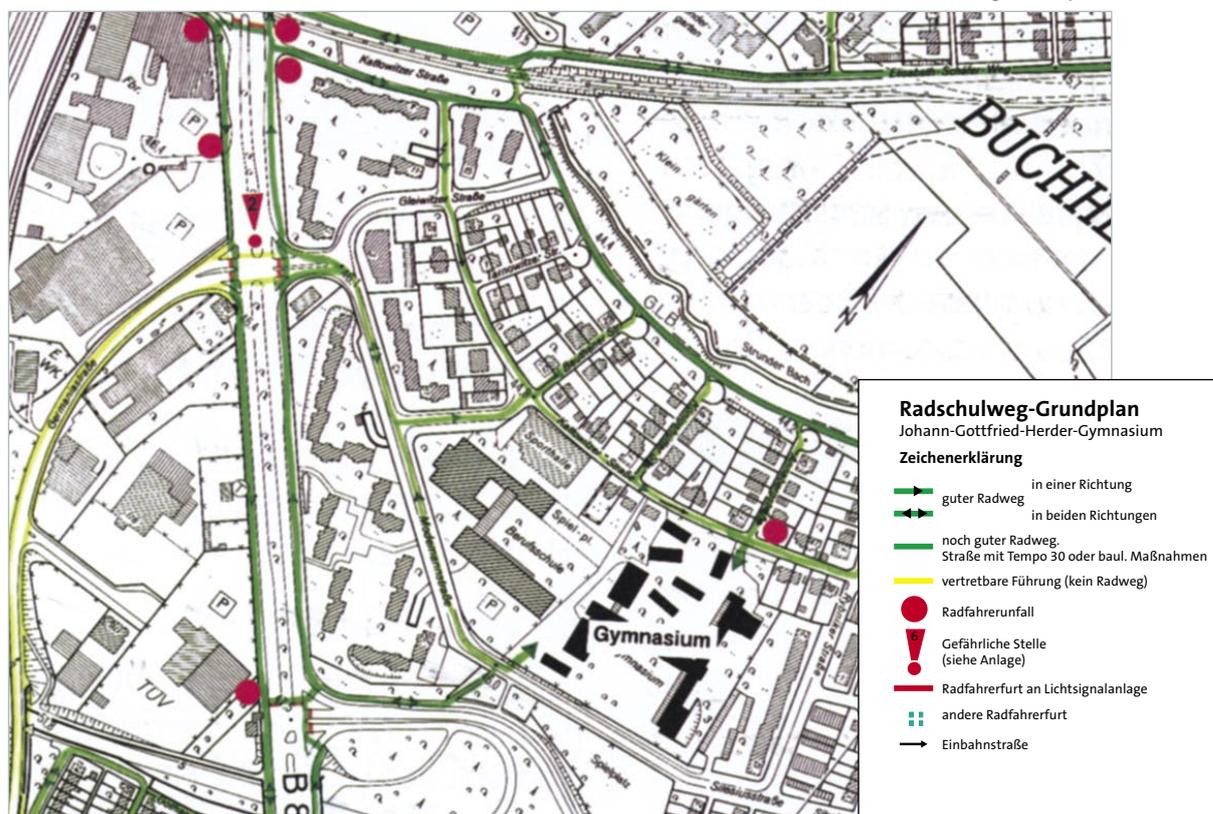
### Wie entsteht ein Radschulwegplan?

Zunächst wird ein Radschulweg-Grundplan entwickelt. Zur Erstellung des Radschulweg-Grundplans werden zahlreiche Informationen

zusammengetragen. Dazu gehören auch die Unfallauswertungen der Polizei und die Unfalltypensteckarten, in denen die Unfälle in der Gemeinde nach Art und Schwere gekennzeichnet sind. Ortsbesichtigungen, Elternbefragungen und Verhaltensbeobachtungen kommen ergänzend hinzu, so dass der Radschulweg-Grundplan eine sehr genaue Bestandsaufnahme der für den Radverkehr wichtigen Gegebenheiten im Einzugsbereich der Schule darstellt.

Gerade aufgrund der zahlreichen Details wäre dieser Plan jedoch für Eltern und Lehrkräfte eher verwirrend. In einem zweiten Schritt wird deshalb aus dem Radschulweg-Grundplan der eigentliche Radschulwegplan entwickelt. Dieser gibt in verständlicher Form Empfehlungen, welche Wege die Rad fahrenden Kinder aus Sicherheitsgründen wählen sollen. Der Plan enthält auch Hinweise darüber, welche Stellen gefährlich sind und deshalb gemieden werden sollten.

Ausschnitt aus dem Radschulweg-Grundplan



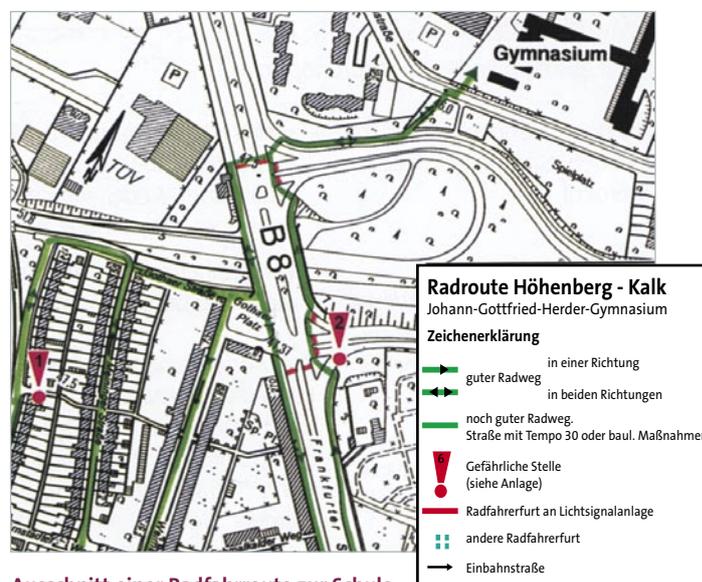
Die Radfahrrouten aus den verschiedenen Richtungen sollten im Radschulwegplan dargestellt und in der Schule an geeigneter Stelle ausgehängt werden. Einzelrouten aus den jeweiligen Richtungen können im Format DIN A4 dargestellt und an die Schüler ausgeteilt werden. Um die empfohlenen Wege deutlich hervorzuheben, werden diese häufig mit grünen Linien markiert. Gefährliche Stellen werden mit Ausrufungszeichen gekennzeichnet und entsprechend erläutert.

Die Erstellung eines Radschulwegplans dient auch der Verbesserung der Radverkehrsanlagen. Da bei der Erstellung des Radschulweg-Grundplans eine Auswertung von Radfahrerunfällen der letzten drei Jahre vorgenommen wird, ergeben sich wichtige Anhaltspunkte über die Sicherheit des Radverkehrs. Darüber hinaus werden alle Wege und Einrichtungen, die von Radfahrern benutzt werden, einer eingehenden Überprüfung unterzogen: Radwege, Radfahrstreifen und gegebenenfalls Schutzstreifen einschließlich Beschilderung, Markierung und Ampelschaltungen.

Eine Überprüfung der vorhandenen Radverkehrsanlagen zeigt, wo Verbesserungsbedarf besteht. Die bei der Überprüfung zu Tage getretenen Mängel sollten soweit möglich zeitnah beseitigt werden. Oft sind wirkungsvolle Sicherungsmaßnahmen mit verhältnismäßig geringem Aufwand möglich. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwege mit dem Fahrrad ergriffen werden können, ist in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95) im Einzelnen dargestellt.

## Projektwoche: Fahrrad-Schulwege

An den Vorarbeiten zur Erstellung eines Radschulwegplanes können sich die Schülerinnen und Schüler im Rahmen einer Projektwoche



Ausschnitt einer Radfahrroute zur Schule

beteiligen. Dabei sollen folgende Punkte ermittelt werden:

- Aus welchen Stadtteilen kommen die Radfahrenden Schülerinnen und Schüler?
- Welche Wege nutzen sie?
- Welche Wege sind gut geeignet?
- Welche Mängel fallen auf?
- Wo fehlen geeignete Wege?
- Wo sind Unfälle mit Radfahrern in den letzten Jahren geschehen? (Zusammenarbeit mit der Polizei)

Die Vorbereitung der Projektwoche sollte ebenso wie die Auswertung in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Tiefbauamt, der Polizei und zusätzlich dem Stadtplanungsamt, das für die Radverkehrsplanung verantwortlich ist, durchgeführt werden.

## Fortschreibung der Pläne

Der beste Plan ist wertlos, wenn er nicht mehr stimmt. Verkehrsentwicklungen und Bauaktivitäten verändern immer wieder die Verkehrssituationen. Deshalb muss der Radschulwegplan regelmäßig überprüft und, falls nötig, überarbeitet werden.

---

## Schulwegplanung: eine Gemeinschaftsaufgabe

---

Schulwegplanung ist eine Gemeinschaftsaufgabe, an der Verwaltung, Politiker, Schulen und Eltern gemeinsam arbeiten sollten. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit setzt voraus, dass die Aufgabenbereiche der Beteiligten klar definiert sind und jeder weiß, wer für welchen Bereich zuständig ist.

**Eltern**, die sich für einen sicheren Schulweg engagieren, fragen bei der Schule und bei der Straßenverkehrsbehörde nach, ob es einen Radschulwegplan für die Schule gibt. Falls nicht, regen sie einen Elternabend an, zu dem Vertreter der Behörden und der Polizei eingeladen werden sollten. Wenn ein Schulwegplan vorliegt, besprechen Eltern den Schulweg mit ihren Kindern, fahren ihn möglichst gemeinsam ab und weisen dabei auf besondere Gefahrenstellen hin.

**Schule und Schulträger** wirken bei der Planerstellung mit. Die Lehrkräfte vermitteln entsprechend den Erlassen der Kultusminister die Inhalte der Verkehrserziehung, die für die einzelnen Altersstufen empfohlen werden.

**Die Straßenverkehrsbehörde** (oder auch das Ordnungsamt) ist die erste und wichtigste Ansprechpartnerin von Eltern und Schule in Sachen Schulwegsicherung. Sie kümmert sich um sämtliche Fragen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und ist zuständig für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen, etwa die Ausschilderung von Radwegen oder das Aufstellen von Lichtsignalanlagen (Ampeln). In ihren Aufgabenbereich fällt auch die Prüfung der Schulwegsicherheit. Unter ihrer Federführung werden gemeinsam mit anderen Verwaltungsstellen Schulwegempfehlungen erarbeitet und bei Bedarf aktualisiert.

**Die Polizei** befasst sich unter anderem mit der Aufnahme, Dokumentation und Analyse von Verkehrsunfällen. Dazu führt sie die Unfalltypensteckkarte, in der alle Unfälle nach Art und Schwere durch verschiedenfarbige Nadeln gekennzeichnet sind. Diese Karte und die Unfalldatenblattsammlung sind unverzichtbar für die Gefahrenbeurteilung in einer Gemeinde. Außerdem ist die Polizei Ansprechpartnerin der Schule bei der Schulwegsicherung und unterstützt diese bei der Verkehrserziehung.

**Das Straßenbauamt** (oder auch das Tiefbauamt) ist für die Durchführung von baulichen Veränderungen zuständig, beispielsweise für das Aufstellen von Verkehrsschildern, das Markieren von Radwegen oder das Anlegen von Mittelinseln und Fahrbahnerhöhungen. Dabei arbeitet dieses Amt eng mit der Straßenverkehrsbehörde zusammen.

**Das Planungsamt** kümmert sich um die Entwicklung der gesamten Stadt bzw. Gemeinde. Hier werden die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Vorhaben koordiniert und Einzelmaßnahmen auf ihre Verträglichkeit mit der Gesamtplanung geprüft. Das Planungsamt ist beispielsweise dann ein wichtiger Ansprechpartner, wenn es um die Neu- oder Umgestaltung eines Wohngebietes geht.

Es hat sich bewährt, zur langfristigen Zusammenarbeit bei der Schulwegsicherung einen **Arbeitskreis Schulwegsicherung** zu gründen, in dem die beteiligten Gruppen und Institutionen unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde langfristig zusammenarbeiten. Häufig arbeiten hier auch Vertreter der Verkehrssicherheitsorganisationen mit.

## Effektiver Umgang mit Verwaltungen

Wenn Sie sich mit Fragen zur Schulwegsicherung an ein Amt wenden, sollten Sie dazu grundsätzlich einen Brief schreiben. Schriftliche Eingaben sind ein Verwaltungsvorgang, auf den reagiert werden muss. Um allen Beteiligten die Zusammenarbeit zu erleichtern, ist es ratsam, zuvor ein Telefongespräch zu führen, um den zuständigen Ansprechpartner zu ermitteln bzw. einen Termin zu verabreden.

Eine gute Vorbereitung und Dokumentation der Kontakte mit Behörden trägt viel zum Er-

gebnis bei. So sollten Sie vor einem Anruf oder persönlichen Gespräch genau überlegen, welche Fragen Sie gerne beantwortet hätten und welche Probleme Sie ansprechen möchten. Auf jeden Fall ist es sinnvoll, die wichtigsten Ergebnisse einer Beratung schriftlich festzuhalten.

Ein Protokoll hält bei Gesprächen die erzielten Ergebnisse, offene Fragen und die weitere Vorgehensweise fest. Fragen Sie deshalb zu Beginn, ob ein Protokoll geschrieben wird. Bieten Sie gegebenenfalls an, dies zu übernehmen und leiten Sie den Teilnehmern die Niederschrift zur Abstimmung und zur Kenntnisnahme zu.

Carl-von-Ossietsky-Gesamtschule • Elvira König  
Waldstraße 52 • 12345 Musterstadt

An die  
Straßenverkehrsbehörde  
Herrn Walter Zeine  
Ratsweg 12

12345 Musterstadt



Carl-von-Ossietsky-  
Gesamtschule  
Elternpflegschaft  
Elvira König  
Waldstraße 52  
12345 Musterstadt  
Telefon: 01234 - 5678

**Schulwegsicherung für die Carl-von-Ossietsky-Gesamtschule**

Sehr geehrter Herr Zeine,

vor zwei Monaten haben Sie uns mitgeteilt, dass es für die Schüler der Carl-von-Ossietsky-Gesamtschule keinen Radschulwegplan gibt. Daraufhin haben sich einige Eltern zusammengefunden und den Einzugsbereich der Schule näher betrachtet. Dabei sind uns einige Problemstellen aufgefallen, die die Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler bewältigen müssen.

Zum Beispiel müssen die aus der Südstadt kommenden Schüler auf dem Radweg der Wallstraße (B 8) an der Kreuzung Südring die Rechtsabbiegspur ungesichert überqueren. Für Schüler, die aus der nördlichen Richtung über die Frankfurter Straße zur Schule fahren, ist das Linksabbiegen in die Haselackstraße mit Gefahren verbunden.

Gern würden wir mit Ihnen über diese und weitere Probleme sprechen. Da ein erheblicher Teil der Schülerinnen und Schüler mit dem Rad zur Schule fährt, wäre ein Radschulwegplan eine große Hilfe für die Schüler und ihre Eltern.

Für eine kurzfristige Terminabsprache stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Elvira König

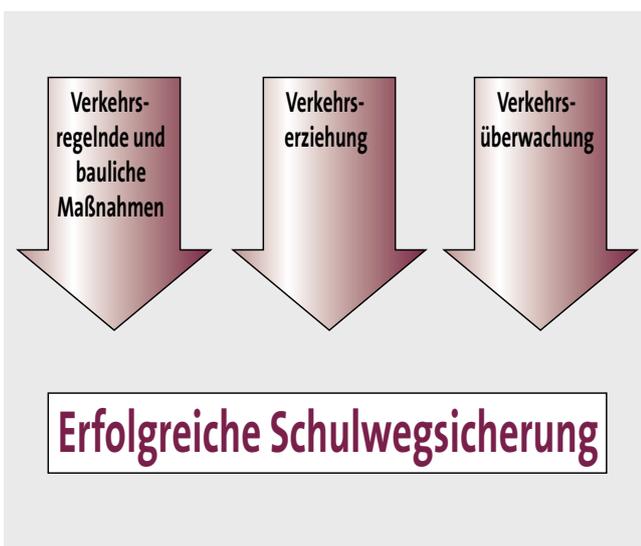
## Verkehrsumwelt: Sicherheit ist gestaltbar

Es steht außer Zweifel, dass Verkehrserziehung wichtig ist. Wenn Kinder ihren Aktionsradius erweitern und zunehmend das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel für ihre täglichen Wege benutzen, benötigen sie dabei Hilfestellungen durch Eltern und Schule. Dazu enthält diese Broschüre eine Reihe von Anregungen.

Das Verhalten der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr orientiert sich an konkreten Rahmenbedingungen. Dazu gehören die Verkehrsvorschriften, die baulichen Gegebenheiten einschließlich der Radverkehrsanlagen und das Verhalten der anderen, insbesondere der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Die Bereitschaft, sich richtig (d.h. verkehrsgemäß) zu verhalten, wird durch eine gute Gestaltung der baulichen Gegebenheiten gefördert. Viele Fehlverhaltensweisen – Ursachen von Unfällen – werden durch eine unzureichende Ausführung der Wege und Verkehrseinrichtungen hervorgerufen bzw. gefördert. Sind beispielsweise die Radverkehrsanlagen in schlechtem Zustand oder nicht vorhanden, wächst die Bereitschaft der Radfahrer „Abkürzungen“ zu suchen und eigene, mitunter gefährliche Wege zu fahren.

Auch das Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer hängt stark von der baulichen Gestaltung der Verkehrswege ab: Wo Radfahrer im Mischverkehr fahren und Fußgänger die Fahrbahn ungesichert überqueren müssen, ist eine Senkung der Geschwindigkeit dringend empfohlen. Die Erfahrung zeigt, dass bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnerhöhungen (Aufpflasterung) und Verschwenkungen der Fahrbahn (Fahrgassenversatz) erheblich wirkungsvoller sind als bloße Geschwindigkeitsbeschränkungen. Diese Beispiele zeigen, dass die Hauptprobleme der Schulwegsicherung der Verkehr und die Straße sind – weniger das Verhalten der Kinder.

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Überwachung des Verkehrs durch Polizei und Verwaltungsbehörden. Notwendig sind Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Haltverboten im Schulumfeld, an Bushaltestellen und Radwegen. An ausgewiesenen Unfallstellen kann eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung („Starenkasten“) sinnvoll und notwendig sein.



Im Interesse der Kinder sollten überall dort Verbesserungen der baulichen Gestaltung der Verkehrswege durchgeführt werden, wo dies nötig ist. Maßnahmen, die die Sicherheit von Rad fahrenden Kindern erhöhen, dienen meistens auch erwachsenen Radfahrern. Eine sicherheitsgerechte Gestaltung der Omnibushaltestellen ist für alle Fahrgäste von Vorteil, nicht nur für Schulkinder. Insgesamt gilt: Sichere Verkehrsverhältnisse kommen allen Menschen zugute.

## Lösungen müssen situationsbezogen sein

Innerorts unterscheidet man Verkehrsstraßen und Wohnstraßen.

**Verkehrsstraßen** (umgangssprachlich auch „Hauptstraßen“ genannt) sind zumeist stark befahrene Straßen, die auch den weiträumigen und überörtlichen Verkehr aufnehmen. Diese Straßen sind im Stadtplan fast immer gelb dargestellt. Häufig – insbesondere an Kreuzungen – haben sie mehrere Fahrspuren. Es gilt in der Regel Tempo 50. In Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsdichte sowie den Platzverhältnissen sind hier Radfahrstreifen oder Radwege sinnvoll. Dann müssen aber auch die Knotenpunkte – also vor allem Kreuzungen und Einmündungen – so gestaltet werden, dass Radfahrer und Autofahrer sich gegenseitig wahrnehmen und die Vorfahrtverhältnisse gut erkannt werden können.



**Wohnstraßen** sind im Allgemeinen weniger stark befahren. Sie dienen vor allem dem Anliegerverkehr, spielen aber auch als Wohnumfeld eine wichtige Rolle. In Wohnbereichen ist Mischverkehr, bei dem Radfahrer und Kraftfahrzeuge gemeinsam auf der Fahrbahn unterwegs sind, meist die bessere Lösung. Hier sollte die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Vordergrund stehen.



**Außerorts** liegen die Probleme anders als in der Stadt. Hier sind Kraftfahrzeuge zumeist mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs. Außerorts sollte der Radverkehr deshalb weitgehend auf kraftfahrzeugfreien Wegen oder auf Straßen mit geringem und langsamen Kraftfahrzeugverkehr geführt werden. Andererseits sollten aus Gründen der sozialen Sicherheit die Radverkehrswege im Sichtbereich belebter Straßen verlaufen. Straßenbegleitende Radwege sind hier eine gute Lösung.



## Radwege in der Stadt

### Was die Sicherheit erhöht:

**+ Radfahrstreifen und Radwege** sind dort sinnvoll, wo starker Autoverkehr herrscht. Sie müssen jedoch Mindestanforderungen hinsichtlich Breite, Beschaffenheit und Führung genügen, damit sie einen wirklichen Sicherheitsgewinn darstellen. In Wohnstraßen ist es meist besser, wenn Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitfahren.

**+ Schutzstreifen** sind Fahrspuren für Radfahrer, die durch eine unterbrochene Linie von der übrigen Fahrbahn abgetrennt sind. Sie werden dort eingerichtet, wo der Raum für einen Radfahrstreifen nicht ausreicht. Schutzstreifen dürfen bei Bedarf vom Autofahrer überfahren werden, eine Gefährdung von Radfahrern muss dabei ausgeschlossen sein.

**+ Querungshilfen** sind dort erforderlich, wo Radfahrer im Rahmen des Schulweges Verkehrsstraßen oder andere wichtige Straßen kreuzen müssen. In Frage kommen neben ausreichend breiten Mittelstreifen Mittelinseln und Ampeln.



**+ Gestaltung der Knotenpunkte:** Vor allem an Kreuzungen, Einmündungen und stark frequentierten Zufahrten müssen Radfahrer besonders geschützt werden. Eine deutliche Markierung des Radweges oder Fahrbahnanhebungen an den kritischen Stellen machen Autofahrer auf den Radverkehr aufmerksam.

**+ Das indirekte Linksabbiegen** – eine spezielle Führung – kann an stark befahrenen, mehrspurigen Straßen sinnvoll sein.



**+ Vorverlegte Haltlinien und aufgeweitete Aufstellzonen** dienen an Ampeln dem Schutz der Radfahrer vor rechts abbiegenden bzw. anfahrenen Autofahrern: Die Radfahrer stellen sich bei Rot vor den Autofahrern auf und befinden sich so im sichtbaren Bereich. Auch eine vorverlegte Grünphase für Radfahrer ist hilfreich.



**+ Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen** sind dort notwendig, wo Radfahrer sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr teilen, also beispielsweise in Wohnstraßen. Im Bereich der Ein- und Ausgänge von Schulen können Fahrbahnanhebungen Radfahrer und querende Fußgänger schützen.



**+ Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer** ist bei entsprechend niedriger Verkehrsdichte eine sinnvolle Maßnahme, die dem Radfahrer mehr Möglichkeiten bei der Streckenwahl bietet.



**+ Fahrradstraßen** sind speziell für die Nutzung durch Radfahrer eingerichtet. Sie dürfen von anderen Fahrzeugen nur dann befahren werden, wenn dies durch entsprechende Zusatzschilder (z.B. „Pkw frei“) ausgewiesen wird und der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht möglich ist.

## Was die Sicherheit beeinträchtigt:

**- Beeinträchtigungen der Sicht** ergeben sich beispielsweise, wenn Radwege hinter Parkbuchten verlaufen. Auch um Konflikte mit nach rechts aussteigenden Personen zu vermeiden, ist es oft günstiger, einen Radfahrstreifen einzurichten und die Parkbuchten ganz nach außen zu verlegen.

**- Zugeparkte Radwege** zwingen den Radfahrer dazu, auf die Fahrbahn oder den Gehweg auszuweichen. Durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) kann das unerlaubte Parken wirksam verhindert werden, ansonsten ist eine verstärkte Überwachung anzuraten.

**- Zweirichtungsradwege** sind im Bereich der Schulwege nicht zu empfehlen. Dort, wo es sie bereits gibt, müssen sie besonders gesichert werden, entweder durch Ampelanlagen oder durch Fahrbahnanhebungen in den Einmündungsbereichen.

**- Schlaglöcher**, holprige Beläge oder falsch platzierte Einbauten wie z.B. Masten beeinträchtigen die Nutzung von Radwegen. Enge Radien, Kanten und abrupte Verschwenkungen sollten ebenfalls vermieden oder beseitigt werden.



## Radwege auf dem Land

### Was die Sicherheit erhöht:

- + **Außerorts sind von der Fahrbahn abgesetzte Radwege von Vorteil.** Ausreichende Breite und guter baulicher Zustand sind Voraussetzungen für eine sichere und komfortable Nutzung.
  - Idealerweise werden Radwege beidseitig baulich angelegt. Wenn sie Start- und Zielort miteinander verbinden, muss der Radfahrer die Fahrbahn nicht queren.
  - Ebenfalls bewährt und häufig eingesetzt sind abgesetzte Zweirichtungsradwege.



- + **Getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger** sind vor allem in Gefällstrecken sinnvoll, wo Radfahrer mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind.
- + **Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit** des Kraftfahrzeugverkehrs kann im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen sinnvoll sein. Eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung („Starenkasten“) verleiht der Geschwindigkeitsbegrenzung wirksam Nachdruck.



**+ Geeignete Wirtschaftswege** können für den Radverkehr freigegeben werden. Wenn sie in gutem baulichem Zustand sind, stellen sie eine hilfreiche Ergänzung des Wegenetzes dar.



**+ Radabstellanlagen an Bahnhöfen** erleichtern die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn. An Radstationen können während der Aufbewahrungszeit Servicearbeiten und kleinere Reparaturen ausgeführt werden.



## Was die Sicherheit beeinträchtigt:

- Abrupt endende Radwege** finden sich häufig am Ortsende, aber auch auf freier Strecke. Wenn der Radweg nicht fortgeführt werden kann, sollte eine Möglichkeit gefunden werden, die dem Radfahrer das Wechseln auf die Fahrbahn und das Einfädeln in den Verkehr erleichtert.
- Mischverkehr** – die gemeinsame Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer und Kraftfahrzeuge – ist auf stärker oder schnell befahrenen Straßen keine gute Lösung. Seitenstreifen eignen sich ebenfalls nicht als Radverkehrswege.
- Schlecht erkennbare Radwege** stellen vor allem bei Rechtsabbiegespuren und an Einmündungen ein Problem dar. Eine deutliche Markierung ist dann nötig.
- Kurze Radwegstrecken**, die nach wenigen hundert Metern wieder enden, verleiten Radfahrer dazu auf der Fahrbahn zu bleiben. Auch unkomfortable Auffahrten auf beginnende Radwege werden oft nicht angenommen.
- Schlechter Fahrbelag** am Fahrbahnrand sowie schadhafte Bankette stellen auf weniger befahrenen Straßen, auf denen Radfahrer gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen im Mischverkehr fahren, eine Gefahrenquelle dar.
- Wechselnde Radwege** (rechts/links) zwingen die Nutzer oft zu Fahrbahnüberquerungen, um die Fahrt auf dem Radweg fortsetzen zu können.

## Bushaltestellen

### Was die Sicherheit erhöht:

**+ Lage der Haltestellen:** Schulbushaltestellen oder Haltestellen des Linienverkehrs, die von Schulbussen angefahren werden, sollten in wenig befahrenen Straßen bzw. abseits der Straßen liegen. Sie sollten auf Gehwegen oder abseits der Straße verlaufenden Wegen zu erreichen sein. Auf dem Weg von und zur Haltestelle sollte keine stark befahrene Verkehrsstraße überquert werden müssen. Dies kann in vielen Fällen durch eine entsprechende Linienführung des Schulbusses erreicht werden.

**+ Ein Haltestellenkap** sorgt dafür, dass der Bus parallel an die Haltestelle heranfahren kann, ohne dass das Fahrzeug über den Bordstein schwenken muss. Außerdem verhindert es, dass andere Fahrzeuge den Bus bei der Annäherung an die Haltestelle und während des Ein- und Aussteigens überholen.



**+ Querungshilfen** sind erforderlich, wenn die Schüler zum Erreichen der Haltestelle eine verkehrsreiche Straße überschreiten müssen. Infrage kommen etwa Mittelinseln oder Ampelanlagen. Die Haltestellen sollten so liegen, dass die Kinder automatisch zur Querungshilfe geleitet werden.



**+ Absperrgelder oder -ketten** dienen dazu, dass die Kinder die sicheren Überquerungsstellen auch tatsächlich nutzen und keine gefährlichen „Abkürzungen“ nehmen.

**+ Warteflächen** müssen außerhalb der Fahrbahn liegen und ausreichend bemessen sein. Sie sollten mindestens 1,50 m breit sein. Steigen viele Schüler zu, sollten pro Schüler mindestens 0,5 m<sup>2</sup> zur Verfügung stehen, eine Bordsteinhöhe von 10 bis 16 cm ist sinnvoll.

**+ Schutzdächer oder Wartehäuschen** dienen nicht nur dem Wetterschutz, sondern verbessern auch die Erkennbarkeit der Haltestellen.

**+ Eine ortsfeste Beleuchtung** ist vor allem außerhalb sinnvoll, wenn keine durchgehende Straßenbeleuchtung vorhanden ist.

- + Eine Ankündigung der Haltestelle kann notwendig werden, wenn eine Schulbus-haltestelle ausnahmsweise an einer un-günstigen Stelle angelegt werden muss oder diese so liegt, dass wartende Schüler hin und wieder auf die Fahrbahn treten.

### Warnblinklicht an Haltestellen

An bestimmten, von der Straßenverkehrs-behörde ausgesuchten Haltestellen schaltet der Busfahrer bei der Annäherung an die Haltestelle das Warnblinklicht an. Während der Annäherung besteht für andere Fahrzeu-ge ein generelles Überholverbot. Während des Halts darf nur in Schrittgeschwindig-keit an dem Bus vorbeigefahren werden, auf Straßen ohne Mittelinsel gilt dies auch für den Gegenverkehr. Diese Regelung der Stra-ßenverkehrs-Ordnung ist vielen Autofahren nicht bekannt.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen das Einschalten des Warnblinklichts an, wenn die Haltestelle Mängel aufweist oder wenn es in der Vergangenheit im Bereich der Hal-testelle zu Unfällen mit Personenschaden gekommen ist. Generell sollte jedoch geprüft werden, ob die Mängel abgestellt werden können oder ob die Haltestelle verlegt werden kann. Das Anordnen des Warnblinklichts sollte nur dann geschehen, wenn andere Lö-sungen nicht möglich sind.



### Was die Sicherheit beeinträchtigt:

- **Eine ungeeignete Lage** ist beispielsweise gegeben, wenn die Haltestelle nicht über Gehwege oder abseits der Fahrbahn gele-gene Wege erreicht werden kann.
- **Sichthindernisse** erschweren den Blickkon-takt zwischen Kraftfahrern und Kindern, die an der Haltestelle warten. Schulbushal-testellen sollten deshalb nicht auf Kuppen oder in Kurven liegen, wenn dadurch die Sicht auf die Wartenden bzw. auf den Au-toverkehr beeinträchtigt ist.
- **Ein fehlender Abstand zwischen Radweg und Haltestelle** führt zu Konflikten zwi-schen Radfahrern und ein- und aussteigen-den Fahrgästen.



- **Fahrzeuge von Eltern**, die ihre Kinder zur Schule bringen, behindern den Schulbus-betrieb, auch wenn das Ein- oder Ausstei-gen nur kurze Zeit dauert. An Haltestellen in Schulnähe sollte deshalb das Halten nicht gestattet werden, eventuell ist eine spezielle Stelle für die Elternvorfahrt vorzu-sehen.

## Literatur und Adressen: Hilfen für Ihr Engagement

### Das Programm „Schulwegsicherung“

#### ❖ Planerheft „Schulwegsicherung“

Empfehlungen Nr. 14

Das Planerheft richtet sich in erster Linie an die Fachleute der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und Polizei. Schwerpunkte sind bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen sowie die Erstellung von Schulwegplänen.

Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer

#### ❖ Elterninformation „Schulwegsicherung“

Broschüre für Mütter und Väter von Vorschulkindern / Erstklässlern mit Verkehrserziehungstipps und Informationen zu Schulwegplänen

Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer

#### ❖ CD-ROM zur Elterninformation „Schulwegsicherung“

Multimediale Darstellung der Inhalte aus der Informationsbroschüre inklusive eines 10-minütigen Films „Schulwegsicherung“

Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer

#### ❖ CD-ROM zur vorliegenden Broschüre „Neue Schule – neue Wege“

Multimediale Darstellung der Inhalte aus der Informationsbroschüre inklusive eines 5-minütigen Films „Neue Schule – neue Wege“

Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer

#### ❖ DVD „Schulwegsicherung“

DVD mit den Filmen

- „Schulwegsicherung“ für Erzieherinnen / Lehrkräfte zur Gestaltung einer Elternveranstaltung im Kindergarten / in der 1. Klasse
- „Neue Schule – neue Wege“ für Lehrkräfte zur Gestaltung einer Elternveranstaltung in der 4. / 5. Klasse

**Sämtliche Medien aus dem Programm „Schulwegsicherung“ können gegen Schutzgebühr bei der GWM (siehe Adresse) bezogen werden:**

- Planerheft 5,-- €
- Elterninformation „Schulwegsicherung“ (nur im 10er-Set) 18,-- €
- CD-ROM „Schulwegsicherung“ 5,-- €
- Broschüre „Neue Schule – neue Wege“ (nur im 10er-Set) 18,-- €
- CD-ROM „Neue Schule – neue Wege“ 5,-- €
- DVD 10,-- €

jeweils zuzüglich MWSt und Versandkosten

**Die Elterninformationen und die beiden Filme stehen auch als Download zur Verfügung:**

[www.verkehrstechnisches-institut.de](http://www.verkehrstechnisches-institut.de)

→ Download

→ Broschüren

→ Filme

## Weitere Literatur/Medien

### ❖ **Kinder sichern im Auto**

Ratschläge • Hinweise • Tipps

Auch als Download im Internet:

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)

→ Verbraucherservice

→ Publikationen

→ zum Download weiter

→ Kinder sichern im Auto (zum Download)

Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

### ❖ **Skate & Roll**

#### **Inline-Skaten – aber sicher**

Infobroschüre für Jugendliche

Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

### ❖ **Skate & Roll**

#### **Inline-Skaten – aber sicher**

Lehrerhandbuch

Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.  
Deutsche Verkehrswacht e. V.

### ❖ **Radfahren in der Schule**

Handbuch für Lehrkräfte und Polizei-  
beamte zur Durchführung der Radfahr-  
ausbildung in der Grundschule

Deutsche Verkehrswacht e. V.  
Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

### ❖ **Die Radfahrausbildung**

Das Heft für die 4. Klasse

Deutsche Verkehrswacht e. V.  
Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

## Adressen

### **Gesamtverband der Deutschen**

#### **Versicherungswirtschaft e. V., GDV**

Friedrichstraße 191

10117 Berlin

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)

### **Verkehrstechnisches Institut**

#### **der Deutschen Versicherer, VTIV**

Friedrichstraße 191

10117 Berlin

[www.verkehrstechnisches-institut.de](http://www.verkehrstechnisches-institut.de)

### **Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., DVR**

Beueler Bahnhofplatz 16

53222 Bonn

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

### **Deutsche Verkehrswacht e. V., DVW**

Alexanderstraße 10

53111 Bonn

[www.dvw-ev.de](http://www.dvw-ev.de)

### **Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeption mbH, GWM**

Obere Wilhelmstraße 30

53225 Bonn

[info@gwm-bonn.de](mailto:info@gwm-bonn.de)

[www.gwm-bonn.de](http://www.gwm-bonn.de)

### **Verkehrswacht Medien & Service- Center GmbH, VMS**

Alexanderstraße 10

53111 Bonn

[www.verkehrswacht-verlag.de](http://www.verkehrswacht-verlag.de)

### **Bundesverband der Unfallkassen, BUK**

Fockensteinstraße 1

81539 München

[www.unfallkassen.de](http://www.unfallkassen.de)



**Verkehrstechnisches Institut  
der Deutschen Versicherer**

Friedrichstraße 191,  
10117 Berlin

E-mail: [verkehrstechnisches-institut@gdv.org](mailto:verkehrstechnisches-institut@gdv.org)  
Internet: [www.verkehrstechnisches-institut.de](http://www.verkehrstechnisches-institut.de)