



Sichere Schule

Verkehrssicherheit



Impressum



Herausgeber

Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung e.V. (DGUV)
Glinkastraße 40
10117 Berlin

Tel.: +49 30 13001-0 (Zentrale)
Fax: +49 30 13001-9876
E-Mail: info@dguv.de; Internet: www.dguv.de

Verantwortlich für den Inhalt

Andreas Baader, DGUV

Redaktionsleitung und Ansprechpartner

Boris Fardel, Unfallkasse NRW (UK NRW)
Tel.: +49 211 2808-1200

Redaktion & Autorinnen und Autoren

Sachgebiet Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen,
Sachgebiet Allgemeinbildende Schulen, Boris Fardel (UK
NRW)

In Zusammenarbeit mit

Unfallkasse Nordrhein-Westfalen
Moskauer Str. 18, 40227 Düsseldorf

Unfallkasse Baden-Württemberg
Augsburger Straße 700, 70329 Stuttgart

**Kommunale Unfallversicherung Bayern / Bayerische
Landesunfallkasse**
Ungererstraße 71, 80805 München

Unfallkasse Berlin
Culemeyerstraße 2, 12277 Berlin

Braunschweigischer Gemeinde-Unfallversicherungsverband
Berliner Platz 1 C, 38102 Braunschweig

Unfallkasse Bremen
Konsul-Smidt-Str. 76 a, 28217 Bremen

Unfallkasse Hessen
Leonardo-da-Vinci-Allee 20, 60486 Frankfurt am Main

Unfallkasse Nord
Seekoppelweg 5a, 24113 Kiel

Unfallkasse Mecklenburg-Vorpommern
Wismarsche Str. 199, 19053 Schwerin

**Gemeinde-Unfallversicherungsverband
Hannover / Landesunfallkasse Niedersachsen**
Am Mittelfelde 169, 30519 Hannover

Gemeinde-Unfallversicherungsverband Oldenburg
Gartenstraße 9, 26122 Oldenburg

Unfallkasse Rheinland-Pfalz
Orensteinstraße 10, 56626 Andernach

Unfallkasse Sachsen-Anhalt
Käpperstraße 31, 39261 Zerbst/Anhalt

Unfallkasse Sachsen
Rosa-Luxemburg-Straße 17, 01662 Meißen

Unfallkasse Brandenburg
Müllroser Chaussee 75, 15236 Frankfurt (Oder)

Unfallkasse Thüringen
Humboldtstrasse 111, 99867 Gotha

Unfallkasse Saarland
Beethovenstr. 41, 66125 Saarbrücken-Dudweiler

Sachgebiete der DGUV
Allgemeinbildende Schulen
Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen

Bildnachweis

Ausgabe Dezember 2024
www.sichere-schule.de

Boris Fardel, DVW, stock.adobe.com,
rend Medien Service GmbH

Gestaltung, Umsetzung

rend Medien Service GmbH
www.rend.de



Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	3
Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung	4
Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung	4
Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit	5
Sichtbarkeit	6
Schulwegplan	7
Toter Winkel	8
Entwicklungsstufen von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen	9
Fahrrad	10
Fahrrad	10
Fahren im Straßenverkehr	11
Sicheres Fahrrad	12
Fahrradhelm	13
Eltern	14
Motorische Förderung	15
Ausflüge	16
Abstellmöglichkeiten	17
Bus	18
Zuständigkeiten	18
Schulbushaltestelle - Sichere Gestaltung	20
Schulbushaltestelle - Aufsichtspflicht	21
Busregeln	22
Ausflüge	24
Zu Fuß	25
Zu Fuß	25
Ausflüge	26
Motorische Förderung	27
Verkehrshelfer	28



Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Eine Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, die den Entwicklungsprozesses von Kindern und Jugendlichen optimal berücksichtigt, ist ein wichtiger Bestandteil der Prävention von Schulwegunfällen. Laut der DGUV [“Statistik zum Schülerunfallgeschehen 2023”](#) ereignen sich bundesweit jährlich mehr als 90.000 Unfälle auf dem Weg zu oder von einer Bildungseinrichtung (wie zum Beispiel Kindertageseinrichtung, Schule oder Hochschule) – rund 50.000 davon passieren im Straßenverkehr.

Ziel der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung ist die Vermittlung von Kompetenzen und Fähigkeiten für eine sichere und verantwortungsvolle Teilnahme der Schülerinnen und Schüler am Straßenverkehr, egal ob zu Fuß, [mit dem Rad](#), Auto, [Bus](#) und der Bahn.

Dabei geht es nicht nur um die Vermittlung von richtigem Verhalten. Generell ist das Wissen um Risiken zum Beispiel durch „fehlende [Sichtbarkeit](#)“ oder den sogenannten „[toten Winkel](#)“ für die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr entscheidend.

Zudem wird mit [zunehmendem Alter der Kinder und Jugendlichen](#) die kritische Auseinandersetzung mit den Formen der Mobilität, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt notwendig.

[Wichtige Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit](#) sind neben den Schülerinnen und Schülern: Eltern, Institutionen im Bildungsbereich und Mobilitäts- und Verkehrsbereich.

Quellen

- Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule, Beschluss der Kultusministerkonferenz der Länder
- Unfälle in der Schüler-Unfallversicherung, DGUV

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.





Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit

Außer den Schülerinnen und Schülern selbst, kümmern sich hauptsächlich drei weitere Gruppen von Akteurinnen und Akteuren an Schulen um das Thema Verkehrssicherheit.

- Eltern
- Institutionen im Bildungsbereich
- Institutionen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich

Eltern

Das Mobilitätsverhalten von Kindern wird stark von ihrem Umfeld beeinflusst und maßgeblich durch das Verhalten der Eltern geprägt. Heranwachsende lernen durch Nachahmung. Somit haben Erwachsene im Allgemeinen und Eltern im Besonderen eine wichtige Vorbildfunktion. Die Vorbereitung der Kinder durch Auswahl und Festlegung des besten-sichersten Schulwegs, besonders bei einem Wechsel der Schule und das gemeinsame Üben mit den Eltern, müssen rechtzeitig vor Schulbeginn erfolgen. Auch für sie ist es mitunter ein Lernprozess, dass ihr Kind den Schulweg mit seinen individuellen Risiken sicher bewältigen kann.

Institutionen im Bildungsbereich

Die Rahmenregelungen für Lerninhalte legen die Länder und dort meist die Bildungs- bzw. Kultusministerien fest. Die Kultusministerkonferenz (KMK) hat beschlossen, dass „Mobilitätserziehung“ mit den Aspekten Verkehrssicherheit, Sozialkompetenzen und Umweltaspekte Eingang in die Lehrpläne finden soll.

Institutionen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich

Die Vermittlung von Verkehrsthemen in der Schule wird u. a. unterstützt durch Polizei und Deutsche Verkehrswacht bzw. der jeweiligen Landesverkehrswacht. Sie bieten verkehrssicherheitspraktische Themen zum Beispiel zu Schulwegplanung oder Radfahrprüfung an Schulen an.

Bei Themen der Sensibilisierung für Umwelt- und Sozialthemen stehen Partner wie Verkehrsunternehmen, z. B. für einen Aktionstag „Busschule“, und andere Akteure wie zum Beispiel DVR, ADAC, ADFC oder der Verkehrsclub Deutschland e. V. zur Verfügung.

Die gesetzlichen Unfallversicherungsträger arbeiten mit Netzwerkpartnern zusammen und/oder haben eigene Präventionsangebote für Schulen.

Bei konkreten Fragen zur Verkehrsplanung helfen Ansprechpersonen aus den Kommunen weiter, um Kindern Einblicke in Planungsprozesse zu geben und Mitgestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen oder zu initiieren.

Quellen

- Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule, Beschluss der Kultusministerkonferenz der Länder



© Unfallkasse NRW | DGUV



Sichtbarkeit

Die Sichtbarkeit der Teilnehmenden am Straßenverkehr ist ein wichtiger Faktor auch für die Sicherheit auf dem Schulweg. Sie bestimmt die Zeit, die zum Reagieren und Handeln zur Verfügung steht. Oft sind wenigen Meter und Sekunden entscheidend. Deshalb ist es wichtig, dieses Thema in der schulischen **Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung** zu verankern - nicht nur in der Primarstufe.

So werden Kinder und Jugendliche besser und schneller gesehen:

- im Dunkeln durch das Tragen von retroreflektierenden Elementen
- am Tag, bei schlechtem Wetter und in der Dämmerung durch das Tragen von hellen Farben und besonders gut und weit durch das Tragen von fluoreszierenden Farben wie zum Beispiel fluoreszierendem Gelb bei Warnwesten und
- die sichtbaren Elemente sollten von Kopf bis Fuß und um den ganzen Körper verteilt sein, um eine möglichst gute Sichtbarkeit von allen Seiten und bei jeder Bewegung zu gewährleisten.
- Sicherheit und Gesundheit sollten auch beim **Kauf eines Schulranzens** eine zentrale Rolle spielen. Ranzen sollten ergonomisch und funktional, ebenso aber auch durch reflektierende und fluoreszierende Flächen gut sichtbar für die anderen Verkehrsteilnehmenden sein.

Zur nachträglichen Ausstattung von Kleidung und Taschen eignen sich retroreflektierende Bänder und Motive zum Aufkleben, -nähen. Für Fahrräder und Rollstühle sind zusätzlich Speichenreflektoren eine gute Möglichkeit, um die Sichtbarkeit deutlich zu erhöhen. Zu Fuß Gehende heben sich mit dem Tragen von retroreflektierenden Bändern, zum Beispiel Klickbändern an Armen und Beinen, optisch von der Umgebung und bei Bewegungen von starren Gegenständen, wie etwa Verkehrsschildern, besonders gut ab.

Fluoreszierende Farben leuchten aus großen Entfernungen und erhöhen den Kontrast zur Umgebung. Wie man es unter anderem bei Warnwesten kennt, gibt es außer Gelb, Rot und Orange mit Rot weitere fluoreszierende Farben: Gelb mit Grün, Gelb mit Orange, Orange und Rosa, die besonders gut sichtbar sind.

Aktive Beleuchtungselemente, wie zum Beispiel akku- oder batteriebetriebene LEDs, können zusätzlich die Sichtbarkeit in der Dunkelheit erhöhen. Bei Gebrauch ist aber darauf zu achten, dass Blendungen durch das LED-Licht, Blinkfunktionen und Farbwechsel andere Verkehrsteilnehmende nicht stören.



Quellen

- Schulranzen: sichtbar, ergonomisch und funktional, DGUV Information 202-109
- Kinder erforschen Sicherheit und Gesundheit - Überblick: Sichtbarkeit im Straßenverkehr
- Sichtbarkeit im Straßenverkehr, DGUV Lernen und Gesundheit
- IFA Report 2/2021: Sicherer Schulweg durch sichtbare Kleidung, Schulranzen und -taschen für Kinder und Jugendliche
- Sichtbar unterwegs, DVR
- Sichtbar und sicher zu Fuß und auf dem Rad, DVR
- Sichtbarkeit, DGUV



Schulwegplan

Ein Schulwegplan zeigt sichere Wege für Schülerinnen und Schüler zur Schule und zurück nach Hause auf. Um Unfälle zu vermeiden und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, sollte ein Schulwegplan neben den sicheren Wegen unter anderem auch Informationen über Gefahrenstellen, Sammelpunkte für Gruppen und Verkehrsregeln enthalten. Eine fundierte Bestandsaufnahme bildet die Basis zur Erstellung eines erfolgreichen Schulwegplans. Dabei können neben Erfahrungen von Eltern sowie Schülerinnen und Schülern auch die Ergebnisse von Verkehrszählungen und Unfallstatistiken einfließen.

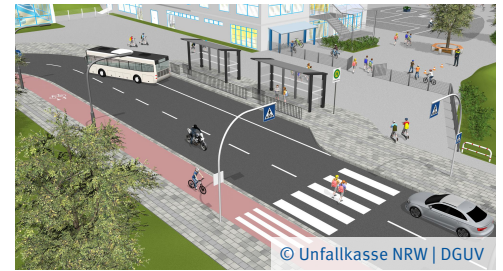
Ein Schulwegplan sollte alle von den Schülerinnen und Schülern genutzten Fortbewegungsarten berücksichtigen. Neben Wegen **zu Fuß** sind daher auch der **öffentliche Personennahverkehr** sowie Wege für den **Radverkehr** zu bedenken.

Ein guter Schulwegplan entsteht idealerweise durch die Zusammenarbeit von Schulleitung und Lehrpersonal, Kommune/Landkreis, Polizei, Eltern und der Schülerschaft. Auch die lokalen Verkehrswachten können in den Prozess einbezogen werden, zum Beispiel wenn es um die Nutzung von **Verkehrshelfern** für Querungsstellen geht. Als Hilfestellung veröffentlicht die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen Leitfäden für die Erstellung von Schulwegplänen. Ein Schulwegplan wird dann besonders wirkungsvoll, wenn alle Beteiligten ihre Perspektiven und Fachkenntnisse einbringen – so entsteht ein umfassendes, realistisches und praxistaugliches Konzept für sichere Schulwege.

Quellen

- Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.





Toter Winkel

Der Begriff "Toter Winkel" beschreibt Bereiche rund um ein Fahrzeug, die Fahrzeugführende nicht oder schlecht über direkte und/oder indirekte Sicht, zum Beispiel Spiegel oder Kamerasysteme, einsehen können. Je größer das Fahrzeug ist, desto größer ist auch der tote Winkel. Personen, die sich in diesen Bereichen befinden, können vom Fahrenden nicht oder nur schlecht gesehen werden. Dabei werden Kinder aufgrund ihrer geringeren Körpergröße oft noch schlechter wahrgenommen als Erwachsene. Diese besondere Gefahr ist vielen Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern wie auch Fahrzeuglenkenden nicht immer bewusst, aber ständig präsent – trotz verbesserter Technik und Gesetzgebung.

Die besonderen Gefahren des toten Winkels sind gerade für Kinder und Jugendliche häufig abstrakt. Eine altersadäquate und sich wiederholende Auseinandersetzung mit dem Thema kann zur Minimierung des Gefahrenpotenzials beitragen. Daher sollten die in der Primarstufe gelegten Grundlagen zum toten Winkel in den weiterführenden Bildungseinrichtungen bis hin zur Berufsausbildung weiter vertieft werden.

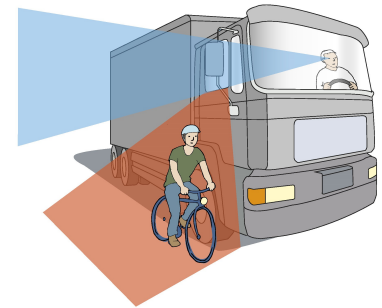
Viele Unfälle im Zusammenhang mit dem toten Winkel passieren, wenn ein Lastkraftwagen nach rechts abbiegt und dabei geradeaus fahrende Personen, die die Abzweigung auf dem **Fahrrad** oder zu Fuß überqueren - sei es auf der Fahrbahn oder einem die Fahrbahn begleitenden Radweg -, übersehen werden. Eine besondere Gefahr geht dabei von den Hinterrädern eines Lkw aus, weil sie eine engere Fahrkurve beschreiben als die lenkbare Vorderachse. Diese Unfälle zählen zu den schwersten im Straßenverkehr.

So können sich Fahrradfahrende und auch zu Fuß Gehende vor solchen Unfällen schützen:

- Achtsam sein, insbesondere wenn ein Fahrzeug neben ihnen abbiegt oder abbiegen möchte; dabei auf Blinkzeichen achten.
- Schulterblick: umdrehen, bevor eine Kreuzung überquert wird, und sich vergewissern, ob ein Rechtsabbieger von hinten kommt.
- Als Radfahrender auf der Fahrbahn: an einer roten Ampel hinter dem Lkw warten, nicht neben ihm.
- Abstand halten: Das rechte Hinterrad eines Lkw hat einen engeren Kurvenradius als das vordere Rad. Nicht zu nahe am Fahrzeug bewegen.
- Blickkontakt zu abbiegenden Verkehrsteilnehmenden. Vorsicht: In manchen Fällen wird man trotz Blickkontakt nicht wahrgenommen!
- Im Zweifelsfall: auf den Vorrang verzichten.

Quellen

- Der Tote Winkel, DGUV Information 202-020



© Ulrike Bahl - DGUV



Entwicklungsstufen von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist ein komplexes Zusammenspiel unterschiedlicher Fähigkeiten und Fertigkeiten und fordert Kinder und junge Erwachsene mit all ihren Sinnen. Verschiedene Prozesse müssen gleichzeitig ablaufen: Sehen, Hören, Wahrnehmen, Kommunizieren, Reflektieren, Beurteilen, Reagieren.

Kinder verhalten sich im Straßenverkehr aufgrund ihrer noch nicht voll entwickelten kognitiven Entwicklung, Motorik, visuellen und akustischen Wahrnehmung anders als Erwachsene. Junge Erwachsene befinden sich in einer Lebensphase, in der fehlende Risikoabschätzung und unzureichende Kenntnisse und Erfahrungen zu Unfällen im Straßenverkehr führen können.

Sicherheits- und gesundheitsrelevantes Verhalten im Straßenverkehr hängt also stark von der jeweiligen entwicklungspsychologischen Reife ab.

Die Wahrnehmung jüngerer Kinder ist egozentrisch. Kindern fällt es also in der Regel schwer, sich die Sichtweise von anderen vorzustellen. Zudem sind sie nur eingeschränkt fähig, getrennte Wahrnehmungen zu einem komplexen Gesamtbild zu koordinieren sowie Wesentliches und Unwesentliches auseinanderzuhalten. Viele Schulanfängerinnen und Schulanfänger können außerdem rechts und links noch nicht zuverlässig unterscheiden. Häufig sind auch Gleichgewichtssinn und Bewegungskoordination noch nicht voll ausgebildet. Zudem bringt ihr natürlicher Bewegungsdrang gerade jüngere Kinder immer wieder in Gefahr. Sie geraten in Situationen, die sie aufgrund ihrer Komplexität überfordern, selbst wenn sie ihnen motorisch gewachsen sind.

Erst im Laufe der Grundschulzeit entwickeln und verfestigen sich bei Kindern zum Beispiel im Hinblick auf das Zweiradfahren die Koordination von Blick und Bewegung, die Zuordnung von Geräuschen, die Unterscheidung von unwesentlich und wesentlich, die Erweiterung des Sichtfeldes und schließlich die Ausprägung des räumlichen Vorstellungsvermögens.

Mit zunehmendem Alter erweitert sich der Aktionsraum. Jugendliche und junge Erwachsene nutzen neue Formen der Fortbewegung – neue Mobilität schafft neue Möglichkeiten. Das führt aber auch zu Gefahren. Das Gefühl des Unverwundbarseins und der Selbstüberschätzung überwiegt und lässt – sogar bei realistischer Einschätzung objektiver Gefahren – eine Übertragung auf das eigene Verhalten nicht zu. Die im Jugendalter übliche egozentrische Denkweise in Verbindung mit oft nicht ausreichenden Kenntnissen in Sicherheitsfragen zum Beispiel im Hinblick auf die Wirkung von Alkohol und Drogen oder Reaktionsgeschwindigkeiten und Bremswege sowie mangelndes Abstraktionsvermögen können weitere Ursachen für eine unangemessene Wahrnehmung von Gefahren sein.

Im Hinblick auf die Entwicklung von Konzepten, die Auseinandersetzung und Vermittlung von Themen aus dem Bereich Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung gilt es also, immer auch, die altersspezifischen entwicklungspsychologischen Aspekte der jeweiligen Zielgruppe zu berücksichtigen.

Die [Veröffentlichung „Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren“](#) bietet eine Sammlung von unterschiedlichen Übungen und Spielen für den Einsatz im Schulsport, die zur Verbesserung der kindlichen Bewegungs- und Verkehrssicherheit beitragen können. Ziel der Schrift ist es, die Verkehrserziehung durch sportliche Angebote zu unterstützen.

Weitere hilfreiche Hinweise finden sich auch in der Sporthalle unter:

- [Kleine Spiele für alle Schulformen](#)
- [Alternative Nutzung von Sportgeräten](#)
- [Fallen können](#)

Quellen

- [Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren](#), DGUV Information 202-049
- [Beiträge der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zur frühkindlichen Bildung](#), Verkehrswacht Medien

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.





Kinder tasten sich langsam an ihre Verkehrsmittel heran. Oft beginnt es mit dem Bobbycar oder Dreirad, meist folgt ein Roller oder Kinderfahrrad. Das eigene Fahrrad ist dann der erste Höhepunkt in der technisch unterstützten Fortbewegung. Die erste selbstständige Fahrt macht Kinder und Eltern genauso stolz, wie zuvor die ersten eigenständigen Schritte.

Dabei haben **Eltern** eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion. Daneben unterstützen die Schulen und **Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit** die Kinder dabei, im geschützten Raum erste Erfahrungen im Umgang mit dem Fahrrad zu sammeln und **Kompetenzen für das sichere Verhalten** im Verkehr auszubilden. In der Regel findet zum Ende der Grundschulzeit neben der theoretischen auch eine praktische Radfahrprüfung statt. Dort wird auch das **Fahren im Straßenverkehr** geübt.

Das Fahrradfahren ist ein großer Risikofaktor bei Schulwegunfällen. Besonders betroffen sind Schülerinnen und Schüler zwischen 10 und 16 Jahren. Gerade in dieser Altersspanne sind die **notwendigen koordinativen Fähigkeiten** für das sichere Verhalten im Straßenverkehr unterschiedlich ausgeprägt. Schulen überlegen daher oft, welche Maßnahmen geeignet und wirksam sind, um die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zu erhöhen, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Neben der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung gehören besonders die Aufklärung der Schülerinnen und Schüler über eine **sichere Ausrüstung, wie der Fahrradhelm** und eine **verkehrssichere Ausstattung des Fahrrads** zu den wichtigen Präventionsmaßnahmen.

Diese Maßnahmen sind auch Voraussetzung bei **Benutzung von Fahrrädern bei Schulausflügen** sowie beim **Fahren im Straßenverkehr**.

Daneben sollten in den Schulen auch sicher gestaltete **Abstellmöglichkeiten** mit **ausreichendem Platzbedarf** vorhanden sein.

Quellen

- Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren, DGUV Information 202-049
- Straßenverkehrsordnung (StVO), § 2

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.





Fahren im Straßenverkehr

Damit Schülerinnen und Schüler sich im Straßenverkehr stets sicher verhalten können, sollten Eltern, Schule und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit für eine solide **Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung** sorgen. Nicht nur in Bezug auf das sichere und richtige Verhalten als Fußgänger, sondern auch mit dem Rad brauchen Kinder mindestens eine Person, die ihnen die wichtigsten Verhaltensregeln erklärt. So kann sicheres und richtiges Verhalten dazu beitragen, Verkehrsunfälle und schwere Verletzungen zu vermeiden.

Schülerinnen und Schüler, welche mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen, sowie deren Eltern sollten einige wichtige Punkte beachten:



- Beim Fahren auf der Straße immer am rechten Fahrbahnrand fahren. Dabei ausreichend Abstand zu parkenden Fahrzeugen halten.
- Auch wenn das Nebeneinanderfahren grundsätzlich erlaubt ist, ist das Hintereinanderfahren aus Sicherheitsgründen ausdrücklich zu empfehlen.
- Rasen und waghalsige Manöver haben im Straßenverkehr nichts zu suchen.
- Aus Sicherheitsgründen sollten Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, auch wenn es erlaubt ist, nicht rechts überholt werden.
- Stets ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden halten.
- Mitgeführte Ladung wie Schulranzen oder Ähnliches muss so gesichert sein, dass sie während der Fahrt nicht verrutschen kann und auch die Fahrdynamik nicht beeinflusst. Sie darf nur an dafür vorgesehenen und geeigneten Orten transportiert werden; nichts seitlich an den Lenker anhängen.

Beim „Fahren auf dem Gehweg“ ist zu beachten:

Alle Teilnehmenden am Straßenverkehr müssen sich an die Grundregeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) halten. Die StVO definiert Fahrräder als Fahrzeuge, demzufolge müssen sie die Fahrbahn benutzen, wenn ihnen keine anderen Wege zugeordnet sind beziehungsweise die Nutzung anderer Wege nicht ausdrücklich erlaubt ist.

Grundsätzlich dürfen Radfahrende nicht den Gehweg benutzen. Ausnahmen gelten bei Kindern: Bis zum vollendeten achten Lebensjahr sind sie verpflichtet, mit dem Fahrrad auf dem Gehweg zu fahren, da unter anderem die Wahrnehmung, welche eine Schlüsselkompetenz für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad darstellt, noch nicht vollständig ausgebildet ist. Schülerinnen und Schüler müssen Informationen erkennen, einordnen und deuten können, um Gefahren zu antizipieren und vorausschauend zu handeln. Sind Geh- und von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege vorhanden, können Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch den von der Fahrbahn baulich getrennten Radweg benutzen. Wenn Schülerinnen und Schüler bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer Aufsichtsperson begleitet werden, darf diese ebenfalls den Gehweg benutzen. Auf Fußgängerinnen und Fußgänger gilt es, besondere Rücksicht zu nehmen.

Auch zwischen acht und zehn Jahren dürfen Schülerinnen und Schüler mit Fahrrädern noch Gehwege benutzen. Sie sind aber in jedem Fall verpflichtet, auf Fußgängerinnen und Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Wird vor dem Überqueren der Fahrbahn der Gehweg benutzt, so müssen Kinder und ihre Begleitperson vor dem Queren absteigen.

Kinder ab zehn Jahre müssen den Radweg oder die Fahrbahn nutzen. Eltern entscheiden, ob die Schülerinnen und Schüler Straßen benutzen dürfen, wenn dort kein Gehweg oder Radweg vorhanden ist. Was in ruhigen Anliegerstraßen eventuell möglich ist, sollte auf stärker befahrenen Straßen auf keinen Fall erlaubt werden.

Quellen

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Straßenverkehrsordnung (StVO), § 2
- German Road Safety
- Verkehrszeichen und Symbole, Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)
- Radfahrtraining für die Sekundarstufe I, Unfallforschung der Versicherer (UDV)
- Radfahren: Die wichtigsten Regeln, Vorschriften und Bußgelder, adac.de

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.



Auch zum Fahrrad als Verkehrsmittel gibt es konkrete gesetzliche Regelungen. Wer sicher unterwegs sein will, muss auf die richtige Ausstattung seines Rades achten. Nach der **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)** sind im Straßenverkehr bestimmte Ausrüstungsteile an Fahrrädern vorgeschrieben.

Was an keinem Fahrrad fehlen darf, damit es sich zu jeder Tageszeit und Witterungsbedingung um ein **verkehrssicheres Fahrrad** handelt:

- weiße Scheinwerfer und rote Rückleuchte müssen angebracht sein, wenn es die Sichtverhältnisse erfordern; sie dürfen aber abnehmbar sein
- zwei voneinander unabhängig funktionierende Bremsen
- eine hell tönende Glocke
- das Vorder- und das Hinterrad müssen über jeweils zwei Speichenreflektoren in gelb verfügen. Diese müssen in ca. 180° Abstand an den Speichen befestigt sein. Alternativ sind auch zusammenhängende retroreflektierende weißen Streifen an den Reifen oder Felgen möglich, sowie reflektierende Speichenhülsen an jeder Speiche
- jedes verkehrstüchtige Fahrrad muss über einen weißen Rückstrahler vorne und einen roten Rückstrahler hinten verfügen. Diese dürfen in den Fahrradlampen integriert sein
- die Pedalen müssen rutschfest und fest verschraubt sein. An den Fahrradpedalen müssen ebenfalls nach vorne wie hinten wirkende, gelbe Reflektoren angebracht sein
- Rennräder oder Mountainbikes werden häufig zum Beispiel ohne lichttechnische Einrichtungen angeboten. Es ist jedoch unabdingbar, die erforderliche Sicherheitsausrüstung für die Benutzung im Straßenverkehr nachzurüsten



© Stephan Dinges - stock.adobe.com

Wer diese Dinge an seinem Fahrrad montiert hat, der braucht sich bei der nächsten Verkehrskontrolle keine Sorgen zumachen.

Was gehört zu einem verkehrssicheren Fahrrad?



© Verlag Heinrich Vogel München

Quellen

- Das gehört zu einem verkehrssicheren Fahrrad, DGUV Information 202-025
- Sicher mit dem Rad zur Schule, DGUV Information 202-094
- Prüf dein Rad - Checkliste für "Das sichere Fahrrad", DGUV Information 202-097
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.



Radfahrerinnen und Radfahrer haben keine Knautschzone. Deshalb kommt es darauf an, sich zusätzlich zu schützen. Ein Fahrradhelm hilft, im Falle eines Sturzes eine schwere Kopfverletzung zu vermeiden.

Bei Unfällen von Radfahrern und Radfahrerinnen spielen immer wieder Kopfverletzungen eine Rolle. In vielen Fällen ließen sich diese durch das Tragen eines Helms vermeiden.

Das Tragen eines Fahrradhelms ist in Deutschland keine Pflicht, doch gilt eine grundsätzliche Empfehlung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) auch an Kinder und Jugendliche, einen Helm aufzusetzen, wenn sie im Straßenverkehr mit dem Fahrrad unterwegs sind. Bei schulischen Veranstaltungen kann nach Erlasslage der Bundesländer Helmpflicht bestehen.



© Designpics - stock.adobe.com

Worauf ist beim Kauf eines Fahrradhelms zu achten?

Der Helm muss mit der Nummer der angewandten Prüfnorm zu „[Helme für Radfahrer und für Benutzer von Skateboards und Rollschuhen](#)“ und dem „CE“-Zeichen gekennzeichnet sein und sollte zusätzlich ein Prüfzeichen, wie das GS-Zeichen („Geprüfte Sicherheit“), aufweisen. Helle leuchtende/fluoreszierende und reflektierende Elemente auf dem Helm, sowie integrierte, aktive Beleuchtungs-LED's, fördern die [Sichtbarkeit](#). Zudem sollte der Helm möglichst leicht sein und Lüftungsschlitze haben. Die Akzeptanz eines Helms und damit die Wahrscheinlichkeit des Tragens steigen, wenn die jungen Nutzerinnen und Nutzer beim Kauf selbst mitentscheiden können. Übrigens: Nach einem Sturz ist der Fahrradhelm zu ersetzen, auch wenn äußerlich keine Schäden sichtbar sind. Worauf beim Kauf eines Fahrradhelms sonst noch zu achten ist, erfahren Sie in der Schrift [“Profis fahren mit Helm”](#).

So passt der Helm richtig

Nur ein richtig sitzender Fahrradhelm kann sein volles Schutzz Potenzial entfalten:

- Der Helm muss gerade auf dem Kopf sitzen.
- Die Ohren liegen genau im Dreieck der Riemen, die Seitenverstellung befindet sich knapp unter dem Ohr.
- Der Helm sollte schon ohne besondere Fixierung gut und fest sitzen. Beim leichten Vornüberbeugen mit geöffneten Kinnriemen sollte er nicht sofort vom Kopf rutschen. Durch einen speziellen Mechanismus, ein Einstellrad an der Helmrückseite, wird der Helm fixiert.
- Der Kinnriemen ist mit Drehverschluss oder Spannband richtig eingestellt, wenn zwei Finger zwischen Gurt und Hals passen.



© DGUV

Quellen

- Profis fahren mit Helm, DGUV Information 202-026
- Prüf dein Rad - Checkliste für "Das sichere Fahrrad", DGUV Information 202-097
- Helme für Radfahrer und für Benutzer von Skateboards und Rollschuhen, DIN EN 1078

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.



Das „richtige“ Alter zum Fahrradfahrenlernen gibt es nicht. Schülerinnen und Schüler entwickeln sich sehr unterschiedlich. Bevor sie aktiv mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen, sollten Eltern sich vergewissern, dass:

- das [Fahrrad verkehrssicher](#) ist
- der [Fahrradhelm](#) passgerecht eingestellt ist
- die [Kleidung des Kindes mit retroreflektierenden Elementen beziehungsweise fluoreszierenden Farben](#) versehen ist
- das Kind das Fahrradfahren sicher beherrscht
- das Kind die wichtigsten Verkehrsregeln im Straßenverkehr beherrscht
- das Kind den sichersten Schulweg mit dem Fahrrad kennt und geübt hat



Viele Eltern halten ihre Kinder nach der Radfahrausbildung für sichere Radfahrende. Leider trifft das nicht in allen Fällen zu. Mit dem sog. Fahrradführerschein ist lediglich eine gute Grundlage gelegt, wichtiges Regelwissen zum Verhalten im Straßenverkehr zu festigen und mit den Fahrfähigkeiten und ausreichender Übung nach und nach auch komplexere Situationen im Straßenverkehr zu bewältigen. Die Regeln theoretisch zu kennen ist eine Sache. Sie in der Praxis anzuwenden und in schwierigen Situationen im Straßenverkehr richtig zu reagieren, dazu fehlt Heranwachsenden noch die Routine. Aber auch für Eltern kann es sinnvoll sein, ihr [Regelwissen](#) aufzufrischen, besonders wenn sie in einer anderen Mobilitätskultur das Radfahren erlernt haben.

Der Schulwechsel bedeutet für viele Schülerinnen und Schüler auch beim Radfahren eine Herausforderung. Bei der Auswahl eines geeigneten Schulwegs mit dem Rad helfen Radschulwegpläne.

Folgende Punkte sind bei der Wahl eines sicheren Schulwegs zu berücksichtigen:

- Welche Straßen sind verkehrsarm und mit Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgestattet?
- Gibt es geeignete und sichere Querungshilfen wie Mittelinseln, Mittelstreifen, Zebrastreifen oder Ampeln?
- Bei folgenden Punkten ist Vorsicht geboten und sie sollten daher auf dem Schulweg eher vermieden werden: Kreuzungen und Einmündungen, an denen Vorfahrt gewährt werden muss; Kreuzungen und Einmündungen, an denen Autofahrende nicht mit Radfahrenden rechnen, zum Beispiel weil die Radwege nicht deutlich markiert sind; stark frequentierte Ein- und Ausfahrten; Kreisverkehre; Radwege im schlechten Zustand und anderes

Tipp: Üben Sie als Eltern mit Ihrem Kind den Radschulweg bewusst morgens im Berufsverkehr, um sicherzustellen, dass es den Herausforderungen gewachsen ist.

Vorsicht bei Ablenkungen vom Verkehrsgeschehen! Beim Radfahren ist das Handy tabu! Es sorgt für unnötige Ablenkung während der Fahrt. Auch das Tragen von Kopfhörern und das Hören lauter Musik während des Radfahrens lenken vom Straßenverkehr ab.

Quellen

- Sicher mit dem Rad zur Schule, DGUV Information 202-094
- Prüf dein Rad - Checkliste für "Das sichere Fahrrad", DGUV Information 202-097
- GERMAN ROAD SAFETY KIDS, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) / Unfallkassen und Berufsgenossenschaften
- German Road Safety



Motorische Förderung

Bewegungssicherheit und Wahrnehmungsfähigkeiten sind wichtige Grundlagen für eine sichere Verkehrsteilnahme und die Vermeidung von Unfällen. Je weniger Probleme Kinder mit ihren Bewegungsabläufen haben, umso besser können sie sich auf den Verkehr konzentrieren.

Bei der Verkehrsteilnahme müssen Schülerinnen und Schüler umfangreiche Wahrnehmungsleistungen vollbringen, auf Reize schnell reagieren und vor allem auf dem Fahrrad stets im Gleichgewicht bleiben. Viele motorische Aufgaben und Wahrnehmungsaufgaben sind dabei gleichzeitig und relativ schnell auszuführen.

Wenn etwa ein Kind auf dem Rad aufgrund noch nicht entwickelter Fähigkeiten die Konzentration überwiegend auf die Beherrschung des Rades legen muss, fehlen ausreichende Kapazitäten für die Wahrnehmung der Verkehrsumwelt. Ein angemessenes Verhalten im Angesicht von Gefahren wird erschwert. Dass noch nicht voll entwickelte sensorische und motorische Fähigkeiten und Fertigkeiten eine Unfallursache darstellen, ist heute unstrittig.

Die gute Nachricht: Bewegungssicherheit lässt sich gut fördern und langfristig verbessern. Schülerinnen und Schüler benötigen vielfältige Anregungen und ausreichende Spiel- und Übungszeiten – und dies kontinuierlich und während ihrer gesamten Entwicklung. Wenn natürliche Bewegungsanreize und -gelegenheiten fehlen, müssen sie geschaffen werden. Damit sollten Elternhaus und Kita so früh wie möglich beginnen. Schulen können und sollten ebenfalls im Rahmen des Unterrichts und der Ganztagsangebote die große Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten nutzen, um ihrerseits entsprechende spiel-, sport- und bewegungsorientierte Inhalte anzubieten. In den meisten Bundesländern sind entsprechende Angebote auch in den Fachlichen Empfehlungen und Vorgaben verankert.

Grundsätzlich gilt es, viele verschiedene Gelegenheiten zu nutzen, etwa das Zurücklegen des Schulwegs nach Möglichkeit zu Fuß, [Bewegungsspiele in der Schulpause](#), kurze Bewegungspausen im Klassenraum, [vielfältige Maßnahmen des Schulsports](#) sowie Sport am Nachmittag. Eine solche Bewegungserziehung ist wirksam und trägt zu einer [Verbesserung motorischer Fähigkeiten](#) und Fertigkeiten bei. Vielfältige und kontinuierliche spielerische Anlässe, zuzüglich zum Schulsport mindestens 90 Minuten in der Woche, zahlen sich auf Dauer aus. Besser als einzelne größere Bewegungsaktivitäten sind viele kleine Anlässe. Daneben wird die körperliche Fitness verbessert und Schulstress abgebaut. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die Gesundheit und die Konzentrationsfähigkeit im Unterricht aus.

Neben der allgemeinen Förderung von Wahrnehmungsfähigkeiten und Bewegungssicherheit spielt in der Grundschule auch die sichere Fahrradbeherrschung eine große Rolle. Hierbei bieten sich zunächst Spiele und Übungen mit Rollgeräten – Roller, Rollbretter, Skates u.ä. – an, in den Ländern bietet der Schulsport hierfür Anknüpfungspunkte. Im Anschluss können Übungen mit dem Fahrrad auf dem Pausenhof zur Verbesserung von Gleichgewicht, Reaktion, einhändigem Fahren und Bremsen stattfinden. Ideal ist es, wenn die Schülerinnen und Schüler mit den eigenen Rädern üben können.

Vor der Radfahrausbildung, die in der Regel im vierten Schuljahr stattfindet und bei der es um die Grundlagen des Fahrens im Straßenverkehr geht, ist die Beherrschung des Fahrrads zu überprüfen! Dies gilt insbesondere dann, wenn die Ausbildung auf den Straßen in der Schulumgebung erfolgt. Ein [Fahrradhelm](#) ist auch bei den Schulhofübungen immer Pflicht!

Untersuchungen mit 12- und 13-jährigen Schülerinnen und Schülern haben gezeigt, dass die mangelhafte Beherrschung des Fahrrads auch nach der Radfahrausbildung im Jugendalter noch ein großes Problem ist. Eine weitere motorische Förderung ist also auch im Jugendalter sehr zu empfehlen.

Quellen

- Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren, DGUV Information 202-049
- Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern, Bundesanstalt für Straßenwesen



© DVW



Radwandern erfreut sich großer Beliebtheit. Besondere Gefährdungen ergeben sich dabei aus der Benutzung öffentlicher Straßen. Wie jeder Ausflug mit der Klasse sollte auch eine Radwanderung gut vorbereitet werden. Die Fahrräder müssen überprüft, die Route und die Etappenziele festgelegt sowie wichtige Verhaltensregeln für die Tour abgestimmt sein. Mit der Planung eines Fahrradausflugs sollte erst begonnen werden, wenn feststeht, dass tatsächlich alle Kinder sicher Rad fahren können. Der Nachweis kann durch eine bestandene Radfahrausbildung und/oder den Test von Fahrfertigkeiten erfolgen.

Planung eines Fahrradausflugs

Ausstattung

- Es werden [verkehrssichere Fahrräder](#) genutzt und der verkehrssichere Zustand der Fahrräder wird im Voraus geprüft und dokumentiert. Hierfür kann auch die Checkliste "[Prüf dein Rad!](#)" verwendet werden.

Ausrüstung

- Die Teilnehmenden tragen einen geeigneten [Fahrradhelm](#).
- Alle Gruppenmitglieder tragen wettergerechte, helle sowie möglichst fluoreszierende und [retroreflektierende Bekleidung](#) und feste Schuhe.
- Das Tragen einer Sonnenbrille schützt die Augen und kann dem Schutz vor Blendung und Insekten dienen.
- Um unterwegs kleine Reparaturen tätigen zu können, werden Werkzeugsets und Ersatzteile, wie z. B. Ersatzschläuche mitgeführt.
- Zur wirksamen Ersten Hilfe wird Erste-Hilfe-Material und ein Notruftelefon mitgeführt.

Organisation

- Die Tour/Route, z. B. Dauer, Strecke und Höhenmeter und Pausen wird an die Leistungsvoraussetzungen der Teilnehmenden angepasst.
- Bei der Auswahl der Route, werden sowohl Sicherheitsaspekte, wie das Vorhandensein von Radwegen und verkehrsberuhigten Straßen sowie Fahrradstraßen als auch die aktuelle [Wetterlage](#) berücksichtigt.
- Die Tour/Route, wird im Vorfeld mit allen Teilnehmenden, einschließlich der Sicherheitsregeln und Verhaltensweisen, besprochen und ggf. geübt, z. B. Fahren im Gruppenverband.
- Es werden zwei Lehrkräfte bzw. Aufsicht führende Personen (vorne und hinten) zur Gruppenkontrolle und Einhaltung des Gruppenverbandes beziehungsweise Reihenfolge der Gruppenmitglieder eingesetzt.
- Auf eine ausreichende Versorgung mit Getränken und Lebensmitteln wird vorab hingewiesen und bei Antritt der Tour kontrolliert.
- [Sonnenschutz](#) ist ein wichtiges Thema. Deshalb ist vor Antritt der Fahrt und in regelmäßigen Abständen darauf hinzuwirken, dass ausreichende Schutzmaßnahmen getroffen werden.

[Checklisten](#) zur Überprüfung der Fahrräder durch die Eltern dienen dazu, im Vorfeld Defekte an Fahrrädern zu Hause zu erkennen und zu beheben. Eine Gefährdungsbeurteilung für die Veranstaltung, die die Aufsicht führenden Lehrkräfte planen, sollte auf diese Punkte eingehen und die Belastbarkeit der Gruppenmitglieder und Auswahl einer geeigneten Strecke nach Dauer, Schwierigkeit und Wetterlage umfassen.

Bei der Planung und Durchführung von schulischen Aktivitäten, wie z. B. bei einer Radwanderung, sollte die Information "[Handlungshilfe zur pädagogischen Gefährdungsbeurteilung in Schulen](#)" sowie die Veröffentlichung "[Mit der Schulklasse sicher unterwegs -Empfehlungen für Unterrichtsgänge, Exkursionen, Wanderungen, Klassenfahrten und Heimaufenthalt](#)" Verwendung finden.

Quellen

- Mit der Schulklasse sicher unterwegs, DGUV Information 202-047
- Prüf dein Rad - Checkliste für "Das sichere Fahrrad", DGUV Information 202-097
- Handlungshilfe zur pädagogischen Gefährdungsbeurteilung in Schulen, DGUV Information 202-122





Abstellmöglichkeiten

Bei der Planung von Abstellmöglichkeiten an Schulen sind immer Überlegungen zu geeigneten Standorten und zu erforderlichen Zu- und Abfahrtswegen erforderlich. Die notwendigen Abständen und Platzbedarfen, sowie die Art der Ausführung der Abstellanlagen und die erforderliche Anzahl sind festzulegen. Letztendlich wird man auch die Beschaffenheit des Untergrundes sowie die erforderliche Beleuchtung an der Abstellanlage und auf den Wegen dorthin definieren. Zu diesen Punkten finden sich Informationen auf dem Schulhof der sicheren Schule unter [Abstellplätze für Fahrräder, Roller und Co.](#)



Quellen

- Schulen, DGUV Vorschrift 81, § 14
- Branche Schule, DGUV Regel 102-601, Kapitel 3.1, Eintreffen und Verlassen - Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Stationäre Fahrradparksysteme, DIN 79008



Beim Einsatz von Bussen im schulischen Umfeld ist zwischen zwei Einsatzszenarien zu unterscheiden:

Freigestellter Schülerverkehr

Grundsätzlich muss der öffentliche Schulträger sicherstellen, dass die Schülerinnen und Schüler zur Erfüllung ihrer Schulpflicht die Möglichkeit haben, eine Schule zu erreichen. Dazu hat er einen sehr weiten Gestaltungsspielraum. Aufgrund von landesspezifischen Regelungen, zum Beispiel abhängig von der Entfernung zur Schule, kann darunter auch die Einrichtung eines freigestellten Schülerverkehrs fallen.

Der freigestellte Schülerverkehr (Schülerspezialverkehr) wird als Sonderform des Linienverkehrs betrachtet, der aber von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes **freigestellt** ist. Auch weitere Vorschriften für den Busverkehr wie die **“Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr”** sind zumindest teilweise von dieser Freistellung betroffen. Schülerverkehre fallen nur dann in den Geltungsbereich der Befreiung, wenn es sich um regelmäßige Fahrten handelt, deren Ziel die Teilnahme am regulären Unterricht ist. Wo der Unterricht erteilt wird, ist dabei nicht entscheidend. Daher fallen auch Fahrten zum Unterricht, der regelmäßig außerhalb des Schulgeländes stattfindet, z. B. zum Schwimm- oder Sportunterricht, unter diese Regelung.

Ist ein freigestellter Schülerverkehr erforderlich, richtet der nach Landesrecht Verpflichtete, der in der Regel auch Schulträger sein wird, als Auftraggeber einen solchen ein. Der Auftraggeber schließt dazu in der Regel mit einem Busunternehmen einen Vertrag, in dem die näheren Umstände der Schülerbeförderung festgelegt werden.

Ausschreibung und Auftragsvergabe sind an Anforderungen gebunden. Das Bundesverkehrsministerium hat dazu **Anforderungskataloge** abhängig vom Datum des Inverkehrbringens der Fahrzeuge veröffentlicht. Dieser enthält zum Beispiel Aussagen zur:

- Kennzeichnung von Schulbussen
- Ausstattung der Fahrzeuge mit speziellen Spiegeln
- Gestaltung der Ein- und Ausstiege beziehungsweise Notausstiege
- Anzahl der Steh- und Sitzplätze

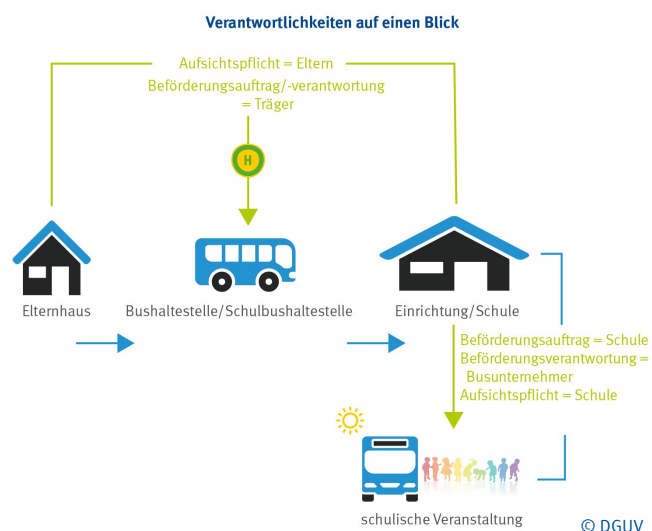
Um sicherzustellen, dass geeignete Fahrzeuge und geschultes Personal eingesetzt werden, ist die vertragliche Ausgestaltung mit dem Beförderungsunternehmen wichtig. Es empfiehlt sich, dass der Schulträger überprüft, inwieweit die sicherheitsrelevanten Anforderungen des geschlossenen Beförderungsvertrages in der Praxis tatsächlich auch eingehalten werden.

Für die Beförderung selbst gilt, dass Kraftfahrzeuge nicht mehr Personen befördern dürfen, als für das Fahrzeug vorgesehen sind. Da es sich bei freigestellten Schülerverkehren um eine Sonderform des Linienverkehrs handelt, sind in Kraftomnibussen Stehplätze in dem Umfang zulässig, wie sie in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen und vom Schulträger für zulässig erklärt worden sind. Besonders für freigestellte Schülerverkehre, die regelmäßig über Land Strecken bedienen, ist es empfehlenswert, im Beförderungsvertrag nur die Nutzung von Bussen mit Sitzplätzen zu vereinbaren. In Kleinbussen sind Stehplätze nicht zulässig.

Neben den Angaben in der Zulassungsbescheinigung müssen die Angaben zur maximalen Anzahl der Sitz- und Stehplätze auch sichtbar im Businnenraum, zumeist in der Front des Busses, angebracht sein.



© Hanoi Photography - stock.adobe.com





Anlassbezogener Busverkehr im Auftrag der Schule

Im Gegensatz zum freigestellten Schülerverkehr handelt es sich bei anlassbezogenem Schülerverkehr um Fahrten, die im Einzelfall zu Orten außerhalb des Schulgeländes durchgeführt werden, wie zum Beispiel zu Museen oder Talsperren. Auch Ausflugs- und Erholungsfahrten fallen in diese Kategorie. Für Fahrten dieser Art finden die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes vollumfänglich Anwendung.

Anlassbezogene Busfahrten basieren auf einem Beförderungsvertrag mit einem Busunternehmen im Einzelfall. Auch hier schließt formal der Schulträger den Beförderungsvertrag, da öffentliche Schulen nach dem Schulrecht der Länder grundsätzlich nicht rechtsfähig sind. Bei Schulen in anderer Trägerschaft bestimmt sich der Vertragspartner aus der Organisationsbeziehung zwischen Schule und Träger.

Die Schulleitung ist für die Organisation von schulischen Veranstaltungen mit Bussen verantwortlich. Zu beachten sind dabei die länderspezifischen Erlasse und Richtlinien. Diese regeln unter anderem:

- Planung und Durchführung von Schulfahrten
- Leitung und Aufsicht
- Elternbeteiligung sowie das erforderliche Genehmigungsverfahren durch die Schulleitung

Bei der Beförderung selbst sind für die Sicherheit im und am Bus das Busunternehmen beziehungsweise der Fahrer oder die Fahrerin verantwortlich. Die Verantwortlichkeit der Lehrkraft beschränkt sich auf die bestehende Aufsichtspflicht.

Quellen

- Mit dem Bus zur Schule, DGUV Information 202-046
- Mit dem Bus zur Schule, DGUV Information 202-046, Pkt. 4, Goldene Regeln
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO Kraft)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)
- Anforderungskatalog für Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern, BMV
- Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, Verkehrsblatt - Dokumentation





Schulbushaltestelle - Sichere Gestaltung

Schulbusse sollten an regulären Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs halten, weil diese in der Regel die wichtigsten Sicherheitsanforderungen erfüllen. Gegebenenfalls können auch vom Hauptstraßenverkehr abgewandte Schulbusbahnhöfe eingerichtet werden. Als Schulsachkostenträger sollten Sie darauf hinwirken, Haltestellen möglichst so anzulegen, dass

- sie in wenig befahrenen Straßen oder abseits von Straßen liegen,
- die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg von und zur Haltestelle nicht ungesichert stark befahrene Straßen überqueren müssen,
- gesicherte Überquerungsstellen vorhanden sind wie Zebrastreifen, Mittelinseln und Parkhindernisse,
- diese durch eine Beschilderung für den sonstigen Verkehr angekündigt werden.



Hinweis: Es ist sinnvoll, wenn Verkehrsbehörden an Schulbushaltestellen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h oder Schrittgeschwindigkeit einrichten.

Werden Schulbushaltestellen auf Schulgrundstücken eingerichtet wird empfohlen, dass diese deutlich von Pausenhofflächen getrennt und so gestaltet sind, dass Schülerinnen und Schüler die Busse erreichen können ohne die Fahrspur überqueren zu müssen. Es sollten genügend große Warteflächen von 0,5 m² pro Schülerin und Schüler vorhanden sein.

Quellen

- Branche Schule, DGUV Regel 102-601
- Schulen, DGUV Vorschrift 81, § 16
- Mit dem Bus zur Schule, DGUV Information 202-046



Schulbushaltestelle - Aufsichtspflicht

Mit seiner öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht ist der Schulträger grundsätzlich gehalten, den Schulweg und die zugehörigen Bushaltestellen sicher zu gestalten. Eine generelle Aufsichtspflicht des Schulträgers an den Haltestellen des Schülerverkehrs besteht nicht. Sie kann ihm aber nach landesspezifischen Regelungen zugewiesen werden. Für den eigentlichen Weg zwischen Schule und Elternhaus obliegt den Eltern die Aufsichtspflicht über ihre Kinder.

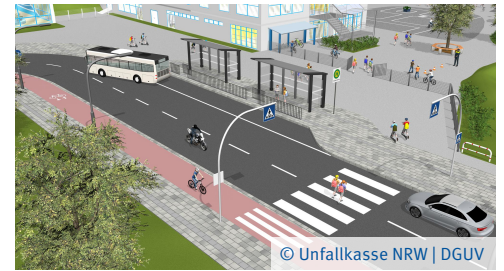
Die Aufsichtspflicht der Schule besteht grundsätzlich nur für das Schulgebäude sowie das gesamte Schulgelände. Liegt in Ausnahmefällen zulässigerweise die Bushaltestelle auf dem Schulgelände selbst, besteht hier auch eine Aufsichtspflicht durch die Schule.

Ausnahme: Wenn zwischen Bushaltestelle und Schule ein räumlicher und sachlicher Bezug besteht, ist die Schule auch für Haltestellen außerhalb des Schulgeländes aufsichtspflichtig. Maßgeblich sind dabei die Entfernung zwischen Schule und Bushaltestelle sowie die Lage der Haltestelle selbst. Im Einzelfall steht aber weder ein größerer Abstand der Haltestelle vom Schulgelände noch eine Nutzung durch andere Fahrgäste dem räumlichen und sachlichen Bezug entgegen. Weitere spezifischere Regelungen kann das jeweilige Landesrecht treffen.

Quellen

- Mit dem Bus zur Schule, DGUV Information 202-046

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.





Um mit dem Bus sicher ans Ziel zu kommen, hilft es einige Busregeln zu kennen. Diese sollten mit den Kindern und ggfs. mit Unterstützung der Eltern besprochen werden.

Richtiges Verhalten an der Haltestelle

Es gilt, rechtzeitig von zu Hause loszugehen. Kinder und Jugendliche, die auf dem Weg zur Haltestelle hetzen müssen, achten nicht genug auf den Straßenverkehr.

Für alle Schülerinnen und Schüler sollte ein ordnungsgemäßes Verhalten an Haltestellen und im Bus eine Selbstverständlichkeit sein. Beim Warten an der Haltestelle wird nicht herumgetobt, sodass keine Gefahr besteht, dass Schülerinnen und Schüler beim Laufen oder Spielen auf die Fahrbahn geraten. Der Sicherheitsabstand zum Bordstein – mindestens ein Meter – wird eingehalten. So können die Busfahrerin bzw. der Busfahrer gefahrlos in die Haltebucht einfahren und problemlos die Tür öffnen.

Das Einsteigen sollte zügig und ohne Drängeln oder Schubsen erfolgen.

Bei Gegendruck blockieren die Türen automatisch. Die Schülerinnen und Schüler sind jedoch häufig der Meinung, die Busfahrerin oder der Busfahrer öffne die Tür absichtlich nicht. So entsteht nicht nur aggressives Verhalten der Schülerinnen und Schüler, sondern auch unnötige Wartezeit.

Der Schulranzen sollte vor dem Einsteigen vom Rücken und in die Hand genommen werden. So können die Fahrgäste unfallfrei einsteigen.

Um ein zügiges Einsteigen zu ermöglichen, sollte die Fahrkarte herausgeholt werden, bevor der Bus die Haltestelle anfährt.

Richtiges Verhalten im Bus

Schultaschen gehören nicht auf die Sitzplätze, denn diese sind den Fahrgästen vorbehalten. Verschmutzte Taschen verunreinigen außerdem die Sitzflächen. Und jüngere Kinder trauen sich nicht zu fragen, ob der Platz frei ist, und stehen dann während der Fahrt. Taschen, die im Gang abgestellt werden, dürfen andere Fahrgäste nicht behindern. Schultaschen gehören auf den Boden zwischen die Beine, nicht aber auf den Schoß, den Rücken oder in die Gepäckablage.

Die Haltewunschtaaste wird betätigt, wenn man an der nächsten Haltestelle aussteigen möchte. Es ertönt ein Signalton, und die Information „Wagen hält“ leuchtet auf. Wichtig ist, dass die Fahrgäste die Taste rechtzeitig drücken, damit das Buspersonal noch reagieren kann und niemand durch eine starke Bremsung gefährdet wird.

Nach einem Unfall kann der Nothammer Leben retten! Ohne ihn ist es kaum möglich, die Scheiben einzuschlagen. Der Diebstahl von Nothämmern führt zu gefährlichen Situationen, wenn im Falle eines Unglücks der Ausstieg aus dem Bus nicht möglich ist. Die Seitenscheiben der Omnibusse bestehen aus einem Sicherheitsglas, das bei Bruch keine scharfen Kanten bildet und damit Verletzungen verhindert.

Falls nach einem Unfall der Bus auf der Seite liegt, ist ein Notausstieg durch die Dachluken möglich. Hierzu müssen die roten Griffe an den Dachluken gezogen werden. Die Luken lassen sich dann einfach nach außen drücken.

Im Straßenverkehr entstehen durchaus Verkehrssituationen, in denen der Bus stark abbremsen muss, um Gefahren abzuwenden. Leider kommt es immer wieder vor, dass Schülerinnen und Schüler nicht sitzen bleiben und im Gang umherlaufen. Gefährlich ist auch das Knien auf den Sitzen. Bei einer Vollbremsung sind diese Kinder und diejenigen, die sich nicht richtig festhalten, besonders gefährdet.

Essen und Trinken sind im Bus wegen Verletzungsgefahr verboten.

Sitzplätze für schwerbehinderte, mobilitätseingeschränkte, ältere und gebrechliche Menschen, für Schwangere und für Fahrgäste mit kleinen Kindern sind gekennzeichnet. Diese Personengruppen haben ein Vorrecht auf einen Sitzplatz. Diese Sitze befinden sich meistens in der Nähe der Ein- und Ausstiegstüren.





Das Aussteigen

Für das Buspersonal ist es oft schwer, alles rund um den Omnibus im Blick zu haben. Trotz der großen Außenspiegel gibt es Bereiche, die von der Busfahrerin oder dem Busfahrer nicht eingesehen werden können. Diese Bereiche nennt man „[tote Winkel](#)“. Beim Aussteigen sollte auch auf den Fahrradverkehr geachtet werden, da dieser nicht immer auf aussteigende Fahrgäste Rücksicht nimmt.

Nach dem Aussteigen:

Kinder und Jugendliche sollen nicht vor oder hinter dem haltenden Bus über die Straße laufen! Sie sollen immer warten, bis der Bus abgefahren ist, erst dann können sie genau sehen, ob die Fahrbahn frei ist.

Die wichtigste Schulbusregel für Schülerinnen und Schüler finden sich im Plakat "[Bus-Schule](#)".

Quellen

- Mit dem Bus zur Schule, DGUV Information 202-046, Pkt. 4, Goldene Regeln
- Bus-Schule, DGUV Information 202-028



Die sichere Beförderung von Schülerinnen und Schülern an externe Lernorte liegt in der Verantwortung der Schule. Bei **schulischen Veranstaltungen hat Schule** u.a. die Organisation, Angebotsanfrage und Auftragsvergabe sowie die Sicherheit vor und während der Fahrt zu regeln.

Bei der Anmietung von Bussen zu Schulveranstaltungen gelten andere Sicherheitsstandards als im regulären Schulbusverkehr. So benötigt etwa jeder Schüler und jede Schülerin einen Sitzplatz mit Gurt. Grundsätzlich gelten die Anforderungen an die Schülerbeförderung in vollem Umfang. Zu beachten sind dabei auch die länderspezifischen Erlasse und Richtlinien.

Diese regeln unter anderem:

- Planung und Durchführung von Schulfahrten
- Leitung und Aufsicht
- Elternbeteiligung
- Erforderliches Genehmigungsverfahren durch die Schulleitung

Busunternehmen müssen die für sie ohnehin geltenden gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen einhalten, wie zum Beispiel die **StVO** oder die **BOKraft**. Auch bei der Beförderung selbst sind das beauftragte Busunternehmen und der Fahrer oder die Fahrerin für die Sicherheit im und am Bus verantwortlich. Die Verantwortlichkeit der Lehrkraft beschränkt sich grundsätzlich auf die **Aufsichtspflicht**.

Checkliste „Vor Fahrtantritt und auf der Fahrt“

Die Checkliste führt Punkte auf, die vor und während der Fahrt beachtet werden sollten. Die in der Regel bestehende Bereitschaft der Polizei, den Bus vor der Abfahrt zu kontrollieren, sollte mindestens mit einigen Stichproben im Laufe eines Jahres genutzt werden. Setzen Sie sich am besten zu einer Terminabsprache mit der Leitung der örtlichen Polizeidienststelle in Verbindung.

- Der Auftraggeber oder das Begleitpersonal sollten nach bestem Wissen versuchen, leicht sichtbare Merkmale zu prüfen: zum Beispiel vorhandene Prüfplaketten.
- Beim Reifenzustand sind zu beachten: Profil und/oder grobe Beschädigungen, augenscheinliche Verletzungsgefahren im Innenraum, z. B. durch Beschädigungen oder Verunreinigungen
- Vorhandensein von Nothämmern, Feuerlöscher sowie Verbandkasten in den vorgesehenen Halterungen
- Kontrolle der Auftragsvereinbarung durch den Auftraggeber
- Sichere und ausreichend große Aufenthaltsfläche am Abfahrtsort oder an Haltepunkten bei Zustieg. Das Aufsichtspersonal muss insbesondere Kinder im Verkehrsraum beaufsichtigen und ihnen Querungshilfen geben. Dies ist auch auf der Fahrt und am Zielort besonders zu beachten.
- Kontrolle der Sauberkeit der Busse; ein sauberer Zustand sollte selbstverständlich sein.
- Sicherheitshinweise an die Fahrgäste durch die Busfahrerin, den Busfahrer
- Aufforderung an die Fahrgäste, vorhandene Gurte anzulegen (Gurtpflicht)
- Sicheres Lagern von Gepäckstücken, keine sperrigen Gepäckstücke im Innenraum, Freihalten des Ganges und der Bustüren
- Befolgung der Anweisungen der Fahrerin, des Fahrers
- Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten
- Bei erkennbaren Beeinträchtigungen der Fahrerin, des Fahrers: Forderung nach einem Fahrerwechsel oder Unterbrechung der Weiterfahrt
- Bei erkennbaren technischen Mängeln: Verweigerung der Weiterfahrt
- Besondere Beachtung aller Punkte bei Fahrzeugwechsel, z. B. Subunternehmer oder Rückfahrt

Quellen

- Mit der Schulklasse sicher unterwegs, DGUV Information 202-047
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)





Die Schulzeit stellt an die Schülerinnen und Schüler immer wieder neue Mobilitätsanforderungen. Beim Übergang von der **Kita zur Grundschule, später zur weiterführenden Schule oder auch Berufsschule**, werden häufig die Wege länger. Daher ist es wichtig, dass Kinder lernen, den Weg zur Schule selbstständig sicher zu bewältigen.

Die Kinder sollten rechtzeitig vor Schulbeginn in der neuen Schule auf den sichersten Schulweg vorbereitet werden. Dazu gehören die Auswahl und Festlegung des optimalen Weges sowie das rechtzeitige, gemeinsame Üben mit den Eltern.

Dabei sind unbedingt die lokalen Verkehrsverhältnisse, wie Baustellen oder schlecht einsehbare Kreuzungen, zu berücksichtigen, um eine Überforderung der Kinder auszuschließen. Das "Zufußgehen" stellt dabei in der Regel die erste Form der Verkehrsteilnahme dar. Es fördert neben der Selbstständigkeit der Schulkinder auch ihre sozialen Kontakte untereinander und unterstützt ihre Sozialisation als Verkehrsteilnehmende. Im Laufe der Schulzeit gewinnen auch andere Fortbewegungsmittel, wie der **Bus** oder **das Fahrrad** und später auch motorisierte Fahrzeuge, wie E-Scooter oder Pkw, an Bedeutung. Das Zufußgehen bleibt aber immer ein Teil des Schulwegs, auch wenn sich sein Anteil mit zunehmendem Alter der Schülerinnen und Schüler sicherlich verändert.





Ausflugsziele im Nahbereich der Schule können zu Fuß erschlossen werden. Aber auch bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel, wie ÖPNV oder Reisebus, sind oft weitere Wege zu Fuß erforderlich. Die Wegstrecke, die den Schülerinnen und Schülern dabei zugemutet werden sollte, ist neben dem Alter auch vom individuellen Leistungsvermögen abhängig.

Das Zufußgehen ermöglicht gerade den jüngeren Kindern eine intensivere Auseinandersetzung mit dem Weg sowie den Eigenschaften des Verkehrssystems. Solche Wege können daher einen wertvollen Beitrag zur **Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung** leisten. Damit Ausflüge sicher und bereichernd für alle Beteiligten – Schülerinnen und Schüler, Lehrpersonal und weitere Betreuungspersonen – sind, ist eine dem Alter und der Zusammensetzung der Gruppe angemessene Planung und Organisation unerlässlich. Viele dieser Aspekte sind bereits Bestandteil der **pädagogischen Gefährdungsbeurteilung**. Im Idealfall können reine Fußwege, wie zum Beispiel Wanderwege, abseits des Verkehrs genutzt werden. Ist das nicht möglich, sollte die Strecke so gewählt werden, dass möglichst wenig Querungen von Straßen erforderlich sind. Für die erforderlichen Querungen sollten Stellen gesucht werden, an denen eine Lichtzeichenanlage oder ein Fußgängerüberweg vorhanden ist. Zudem sollte mit den Schülerinnen und Schülern in altersangemessener Weise über Verhaltensregeln im Straßenverkehr gesprochen werden. Besonders bei den Jugendlichen der oberen Klassen der Sekundarstufe kann dabei das Thema Ablenkung thematisiert werden. Während des Ausflugs ist durch das Begleitpersonal eine altersangemessene Aufsicht zu gewährleisten. Bei größeren Gruppen sollten die Begleitpersonen zur besseren **Sichtbarkeit** eine Warnweste tragen. Eine Ausstattung der gesamten Gruppe mit auffälliger Kleidung oder Warnwesten – besonders bei Ausflügen in der Primarstufe und den unteren Klassen der Sekundarstufe – ist zu empfehlen. Gerade in den Herbst- und Wintermonaten kann die Verwendung von retroreflektierendem Material die **Sichtbarkeit** zusätzlich erhöhen.



Quellen

- Mit der Schulklasse sicher unterwegs, DGUV Information 202-047
- Handlungshilfe zur pädagogischen Gefährdungsbeurteilung in Schulen, DGUV Information 202-122

Bitte beachten Sie auch die landesspezifischen Quellen der Bundesländer auf der Webseite online.



Motorische Förderung

Die Kombination aus komplexen Verkehrsregeln, einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender und einer dynamischen Umgebung erfordert motorische und sensorische Fähigkeiten sowie kognitive Kompetenzen: ein sicheres Bewegungsverhalten, sehen, hören, sich mit anderen verständigen, beurteilen und Entscheidungen treffen. **Ein frühzeitiger Erwerb dieser Kompetenzen** ist eine entscheidende Grundlage, um Kinder in die Lage zu versetzen, die Herausforderungen des Straßenverkehrs sicher zu meistern, egal, ob sie zu Fuß, mit dem Roller oder mit dem Rad unterwegs sind.



© Monkey Business Images

Das Zufußgehen wird in der Regel die erste Form der Verkehrsteilnahme sein, mit der Schülerinnen und Schüler den Schulweg zurücklegen. Auch wenn später andere Arten der Verkehrsteilnahme mehr und mehr den Schulweg bestimmen, werden immer Teile des Schulwegs auch zu Fuß zurückgelegt werden. Das Zufußgehen spielt daher bei der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung eine zentrale Rolle. Als Querschnittsthemen beziehen sie sich daher nicht nur auf den Verkehrsraum, sondern legen frei nach dem Motto „Bewegungssicherheit ist Verkehrssicherheit“ insbesondere einen Schwerpunkt auf die Bewegungsförderung.

Kinder brauchen, um sich gesund zu entwickeln und zu lernen, vielfältige Wahrnehmungsreize sowie unterschiedliche Bewegungs- und Materialerfahrungen. Sie sollen **laufen und springen, kriechen und klettern, balancieren**, werfen, fangen, tasten, sehen, hören und vieles mehr. In und durch Bewegung entwickeln Kinder ihre motorischen, kognitiven und psychosozialen Kompetenzen in einem langjährigen Prozess von der frühesten Kindheit bis zum Jugendalter.

Durch gezielte **Bewegungsangebote** sowohl im regulären als auch im Sportunterricht und in der Pause können unterschiedliche motorische Fähigkeiten und Fertigkeiten, die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr notwendig sind, gefördert und gefestigt werden:

- **Bewegungsspiele**, die zum Beispiel das visuelle und akustische Wahrnehmungsvermögen fördern, über das Kinder verfügen müssen, wenn sie die Straße überqueren wollen.
- Eine **Bewegungslandschaft**, die das Gleichgewicht schult, eine wesentliche koordinative Fähigkeit, die für eine sichere Verkehrsteilnahme zu Fuß und erst recht mit dem Roller oder Fahrrad von Bedeutung ist.
- Das **Orientierungs- und Reaktionsvermögen**, welches durch Fangspiele angeregt wird, als Grundlage präzisen Verhaltens bei plötzlichen Situationsveränderungen.

Die Bewegungsförderung ist ein hervorragendes Mittel zur Unfallprävention und Gesundheitsförderung. Kinder, die sich viel bewegen und vielfältige Bewegungserfahrungen sammeln, verbessern ihre Wahrnehmungsfähigkeiten, ihre motorischen und sozialen ebenso wie die personalen und kognitiven Kompetenzen und erlangen mit der Zeit mehr Sicherheit – auch als Verkehrsteilnehmende.



Verkehrshelfer – oft auch als Schülerlotsinnen und Schülerlotsen oder Schulweghelfer bzw. Schulweghelferinnen bekannt – sind an vielen Schulen in Deutschland eine Erfolgsgeschichte. Sie sichern vor und nach dem Unterricht an gefährlichen Stellen die Überwege von jungen und unerfahrenen Schülerinnen und Schülern. An derart gesicherten Stellen hat es bisher laut Deutscher Verkehrswacht keine schweren oder tödlichen Unfälle gegeben.

Rund 50.000 Schülerlotsinnen und Schülerlotsen, häufig ältere Schülerinnen und Schüler, sind bundesweit im Einsatz. Neben den Schülerinnen und Schülern sind aber auch Erwachsene, zum Beispiel Seniorinnen und Senioren, Eltern oder andere Erziehungsberechtigte, als Verkehrshelfer tätig. Ihr Einsatz erfolgt freiwillig, ehrenamtlich und wird von Schulen, Polizei oder Kommunen organisiert. Es gibt auch etwa 8.000 Schulbuslotsinnen und Schulbuslotsen, die für die Sicherheit an Haltestellen und im Bus sorgen.

Schülerlotsinnen und Schülerlotsen müssen mindestens 13 Jahre alt sein und die 7. Klasse besuchen; in einigen Bundesländern dürfen bereits Elf-jährige oder Fünftklässler mitmachen. Die Auswahl erfolgt freiwillig mit Beteiligung der Schule. Die Ausbildung wird von Polizei und Verkehrswachten durchgeführt. Sie umfasst praktische Übungen und dauert zwischen sechs und zwölf Stunden.

Die Materialien für die Ausbildung, ein Schülerlotsenbooklet sowie die Ausrüstung, bestehend aus Kappe, retroreflektierendem Umhang und Kelle, und einiges mehr sind über die örtliche Verkehrswacht kostenlos erhältlich. Schülerlotsinnen und Schülerlotsen agieren nicht als Polizistinnen oder Polizisten und dürfen nicht aktiv in den Verkehr eingreifen, sondern warten an festgelegten Stellen und weisen auf sichere Überquerungsmöglichkeiten hin. Vorschläge für den Lotsendienst können von der Schulleitung, dem Elternbeirat oder der Polizei kommen, die endgültige Entscheidung liegt jedoch bei der Schulleitung. Dabei muss sie gegebenenfalls die landesspezifischen Regelungen berücksichtigen.

Quellen

- Schülerlotsen, Deutsche Verkehrswacht
- Schülerlotsen, Verkehrswacht Medien & Service GmbH (VMS)



© DVW