



## Mit dem Bus zur Schule – aber sicher!

Anregungen und Arbeitshilfen für Busprojekte mit Kindern und Jugendlichen.

Prof. Dr. Ute Stoltenberg  
Roland Baum  
Alexander Berthold  
Sina Röpke

Universität Lüneburg, Institut für Integrative Studien  
Scharnhorststraße 1, D - 21335 Lüneburg

Lüneburg, im Dezember 2005

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 Ausgangssituation für Busprojekte</b> .....	5
<b>1.1 Probleme und Aufgaben</b> .....	5
<b>1.2 Gestaltungsmöglichkeiten, Lern- und Erfahrungsfelder</b> .....	8
<b>1.3 Akteure</b> .....	10
1.3.1 Schülerinnen und Schüler.....	11
1.3.2 Die Institution Schule .....	13
1.3.3 Eltern.....	14
1.3.4 Busfahrerinnen und Busfahrer.....	15
1.3.5 Lehrkräfte.....	16
1.3.6 Schulbusträger .....	17
1.3.7 Verkehrsbetriebe .....	18
1.3.8 Weitere Partner.....	19
<b>1.4 Das Verkehrssystem Bus</b> .....	20
1.4.1 Ausstattung des Busses und seine Funktionen.....	20
1.4.2 Bus als Raum.....	23
1.4.3 Fahrpläne.....	25
1.4.4 Fahrkartenkauf auf verschiedenen Wegen .....	26
1.4.5 Haltestellen .....	28
1.4.6 Das Führen von Kraftomnibussen .....	34
1.4.7 Busbetriebshof .....	35
1.4.8 Arbeitsalltag des Busfahrers.....	36
1.4.9 Der Bus im Alltagsverkehr .....	37
1.4.10 Rechtliche Grundlagen .....	38
<b>2 Pädagogisches Konzept</b> .....	39
<b>3 Gestaltungsfelder; Lern- und Erfahrungsmöglichkeiten</b> .....	41
<b>3.1 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel</b> .....	41
3.1.1 Problemlage.....	41
3.1.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.....	42
3.1.3 Anregungen für spezielle Projekte .....	43
3.1.4 Anregungen für den Unterricht.....	47
3.1.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern.....	61
3.1.6 Anregungen für Busfahrer, Busfahrerinnen und Verkehrsbetriebe .....	62
<b>3.2 Neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler</b> .....	63
3.2.1 Problemlage.....	63

3.2.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.....	64
3.2.3 Anregungen für spezielle Projekte .....	65
3.2.4. Anregungen für den Unterricht .....	71
3.2.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern.....	75
3.2.6 Anregungen für Busfahrer, Busfahrerinnen und Verkehrsbetriebe .....	76
<b>3.3 Sicherheit .....</b>	<b>77</b>
3.3.1 Problemlage.....	77
3.3.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.....	78
3.3.3 Anregungen für spezielle Projekte .....	79
3.3.4 Anregungen für den Unterricht .....	87
3.3.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern.....	89
3.3.6 Anregungen für Busfahrer und Verkehrsbetriebe.....	91
<b>3.4 Mobilität unter der Perspektive Nachhaltigkeit .....</b>	<b>92</b>
3.4.1 Problemlage.....	92
3.4.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.....	93
3.4.3 Anregungen für spezielle Projekte .....	94
3.4.4 Anregungen für den Unterricht .....	98
3.4.5 Weiterführendes Material .....	107
<b>3.5 Umgang mit Aggression .....</b>	<b>108</b>
3.5.1 Problemlage.....	108
3.5.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.....	109
3.5.3 Anregungen für spezielle Projekte .....	110
3.5.4 Anregungen für den Unterricht .....	114
3.5.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern.....	125
3.5.6 Anregungen für Busfahrer und Verkehrsbetriebe.....	126
<b>4 Anhang .....</b>	<b>127</b>
<b>4.1 Weiterführende Informationen .....</b>	<b>127</b>
4.1.1 M31 Hinweise für das Erzählen vor der Klasse .....	127
4.1.2 M31 Zukunftswerkstatt als Methode .....	128
4.1.3 M32 Gliederung eines Elternabends.....	130
4.1.4 M33 Checkliste für ein erstes Treffen der Kooperationspartner.....	131
4.1.5 M33 Elemente einer Busschule.....	132
4.1.6 M33 Pädagogische Hilfen.....	134
4.1.7 M33 Schulbusregeln.....	135
4.1.8 M33 Schulwegdienste .....	137
4.1.9 M34 Nachhaltige Entwicklung .....	138
4.1.10 M34 Ökobilanz .....	139
4.1.11 M35 Theater der Unterdrückten .....	140

4.1.12	M13 Linkliste Kooperationspartner .....	142
<b>4.2</b>	<b>Arbeitsblätter .....</b>	<b>151</b>
4.2.1	M31 Arbeitsaufträge Autofreie Woche .....	151
4.2.2	M31 Beispiele für mögliche Vorbereitungsfragen .....	152
4.2.3	M31 Metropoly Spielprotokoll für die Zentrale .....	153
4.2.4	M31 Metropoly Spielprotokolle für Schüler .....	154
4.2.5	M34 Arbeitsblatt: CO2-Bilanz .....	155
4.2.6	M34 Datenerfassung Wegedauer.....	156
4.2.7	M34 Fragebogen täglicher Schulweg .....	157
4.2.8	M34 Mobilitätsprotokoll und Motiv.....	158
<b>4.3</b>	<b>Musterbriefe .....</b>	<b>159</b>
4.3.1	M31 Betriebshofsbesichtigung Musterbrief an die Eltern.....	159
4.3.2	M31 Metropoly Musterbrief an die Eltern .....	160
4.3.3	M33 Musterbrief an die Eltern Sicherheit .....	161
4.3.4	M33 Musterbrief Busschule Verkehrsbetrieb an Schule.....	162
<b>5</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>164</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielgruppen der vorliegenden Studie (Quelle: Continental AG) .....	5
Abbildung 2: Wirkungszusammenhang von Problemen bei Fahrschülern und Fahrschülerinnen .....	5
Abbildung 3: Gestaltungsmöglichkeiten, Lern- und Erfahrungsfelder .....	8
Abbildung 4: Sachbeschädigung an Bushaltestelle (Quelle: Continental AG) .....	9
Abbildung 5: Akteure eines Busprojekts .....	10
Abbildung 6: Linienbus vor Schule (MAN Nutzfahrzeuge AG) .....	12
Abbildung 7: Rollstuhlfahrersymbol .....	20
Abbildung 8: Gelenkbus (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG) .....	20
Abbildung 9: Halteschlaufen im Bus (Quelle: Continental AG) .....	21
Abbildung 10: Hintere Einstiegssymbole bei Bussen .....	21
Abbildung 11: Notausstieg: Schild und Nothammer (Quelle: Continental AG) .....	22
Abbildung 12: Stadtbuseinrichtung (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG) .....	23
Abbildung 13: Reisebuseinrichtung (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG) .....	23
Abbildung 14: Aushangfahrplan (Quelle: Continental AG) .....	25
Abbildung 15: Preisregionen (Quelle: Continental AG) .....	26
Abbildung 16: Fahrkartenstreifen (Quelle: Continental AG) .....	26
Abbildung 17: Zeichen 224 StVO .....	28
Abbildung 18: Zeichen 224 StVO mit Zusatzschild .....	29
Abbildung 19: Zeichen 136 StVO mit Zusatzschild .....	30
Abbildung 20: Haltestellenkap (Quelle: GDV 2004) .....	31
Abbildung 21: Zeichen 299 StVO (Quelle: GDV 2004) .....	31
Abbildung 22: Haltestelle am Fahrbahnrand (Quelle: GDV 2004) .....	32
Abbildung 23: Haltestellenbucht in Kammform (Quelle: GDV 2004) .....	32
Abbildung 24: Haltestellenbucht in Sägezahnform (Quelle: GDV 2004) .....	33
Abbildung 25: Busfahrer (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG) .....	36
Abbildung 26: Liniennetzplan (Quelle: Continental AG) .....	42
Abbildung 27: Ampel (Quelle: Continental AG) .....	44
Abbildung 28: Fahrplan (Quelle: Continental AG) .....	48
Abbildung 29: Beschmierte Sitze (Quelle: Continental AG) .....	54
Abbildung 30: Schulbus (Quelle: Continental AG) .....	63
Abbildung 31: Haltestelle (Quelle: Continental AG) .....	69
Abbildung 32: Busschule (Quelle: Continental AG) .....	80
Abbildung 33: Zeichen 356 StVO .....	85
Abbildung 34: Schüler im Unterricht (Quelle: Continental AG) .....	88
Abbildung 35: Augusto Boal .....	140

Hinweis zum Umgang mit den Materialien:

Die Materialien sind in eigenen Dokumenten abgelegt. In dem Dateinamen wird der Titel des Materials und die Nummer des zugehörigen Gestaltungsfelds genannt. Zum Beispiel bezieht sich „M 31 Zukunftswerkstatt als Methode.doc“ auf das Gestaltungsfeld 3.1 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Viele der Materialien sind jedoch unter Umständen auch zum Einsatz in anderen Gestaltungsfeldern geeignet.

# 1 Ausgangssituation für Busprojekte

## 1.1 Probleme und Aufgaben

Dieses Handbuch gibt Anregungen für die Gestaltung eines Lebensbereiches, der für viele Schülerinnen und Schüler zum Alltag gehört: den Schulbusverkehr. Es richtet sich an Schulleitungen, Lehrerinnen und Lehrer, Eltern, Mitarbeiter von Verkehrsbetrieben sowie Verantwortliche in Verbänden und Behörden, die an der Gestaltung dieses Bereiches beteiligt sind.



Abbildung 1: Zielgruppen der vorliegenden Studie (Quelle: Continental AG)

Ihnen soll durch die Bereitstellung von Hintergrundinformationen, Hinweise auf planerische Gestaltungsmöglichkeiten und konkrete Vorschläge für die Arbeit mit Schülerinnen und Schülern die Arbeit in diesem Themenfeld erleichtert werden. Dabei orientiert sich der Aufbau an den Gestaltungsfeldern, die sich in der Praxis als besonders wichtig erwiesen haben.

Oft ist es der **Eintritt in die Grundschule oder der Wechsel zu einer weiterführenden Schule**, der Kindern die ersten Erfahrungen mit dem Busfahren bietet. Sie merken schnell, dass das schnelle und zuverlässige Verkehrsmittel ihnen auf dem Schulweg Unabhängigkeit von den Eltern ermöglicht und ihren Aktionsradius steigert. Gleichzeitig bringt die Fahrt mit dem Bus aber auch Risiken und Schwierigkeiten mit sich und erfordert bestimmte Fähigkeiten und Fertigkeiten. Gehört Busfahren erst einmal zum Alltag, sehen sich Schülerinnen und Schüler häufig mit **Problemen** konfrontiert: Drängeleien an der Haltestelle, Konflikte zwischen Schülern im überfüllten Bus, Verspätungen oder unflexible Fahrzeiten können bei allen Beteiligten zu Frustrationen führen und besonders bei den neuen Fahrschülerinnen und Fahrschülern Ängste und Unsicherheiten hervorrufen.

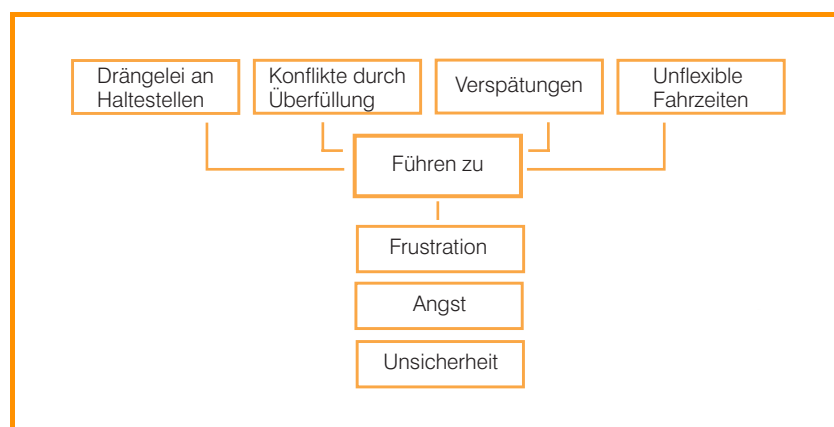


Abbildung 2: Wirkungszusammenhang von Problemen bei Fahrschüler und /-innen

Schule kann durch **Busprojekte** dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche von Anfang an umfassende Kompetenzen im Zusammenhang mit der Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen entwickeln können. Mit Busprojekten sind sowohl Anregungen für den Unterricht im Klassenverband gemeint, als auch spezielle Projekte, die für bestimmte Gruppen betroffener Schülerinnen und Schüler oder klassenübergreifend durchgeführt werden können. Sie

bieten Gelegenheiten, die für die Fortbewegung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel Bus zu entwickelnden **Kompetenzen** auszubilden. Diese reichen vom verkehrssicheren Verhalten über den Fahrkartenkauf und den respektvollen Umgang im Bus bis hin zur verantwortlichen Verkehrsmittelwahl. Der Weg dahin wird nicht über moralische Belehrungen erfolgen können, sondern erfordert einen Blick hinter die „Kulissen“ des Verkehrssystems Bus. Dies ist nur ein Grund, weshalb viele der im Folgenden dargestellten Projekte und Arbeitsmöglichkeiten die Möglichkeit zur **Kooperation** mit anderen Akteuren beinhalten.

Durch Busprojekte kann also exemplarisch das Verhalten im öffentlichen Nahverkehr gelernt werden. Gleichzeitig wird etwas gegen mögliche **Ängste** vor dem Busfahren getan: Während Busse allein durch ihre Größe jüngeren Schülern oft schon Angst einjagen, fürchten sich andere vor Konflikten oder sogar Gewalt im Bus.

Busprojekte geben Schülerinnen und Schülern, aber auch allen anderen Beteiligten die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen des Busfahrens eigenverantwortlich mitzugestalten und setzen so Lernprozesse in Gang. Durch die **Auseinandersetzung mit dem Verkehrssystem Bus** lernen Kinder den Bus und seine Hintergründe nicht nur aus ihrer eigenen, sondern auch aus anderen Perspektiven kennen. Sie bewegen sich somit in neuen Lern- und Erfahrungsfeldern, die es ihnen erlauben, neue Kompetenzen und Einsichten zu erwerben. Die Welt kann dadurch ein Stück besser verstanden werden und es fällt den Kindern leichter, sich in ihr zurechtzufinden. Auch geben Busprojekte Anlass, über sich selbst in der Welt nachzudenken, sich zu verorten und helfen somit bei der Persönlichkeitsentwicklung. Allerdings müssen die **verschiedenen Ausgangssituationen** berücksichtigt werden:

Zum einen sehen sich Schülerinnen und Schüler unterschiedlicher Klassenstufen mit unterschiedlichen Problemen konfrontiert. Auch die Anforderungen an den Schulbusverkehr sind im ländlichen Raum andere als in der Stadt. Darüber hinaus gibt es an manchen Schulen reinen Schulbusverkehr, während andernorts die Schülerinnen und Schüler den normalen Linienbus nutzen und somit den Bus nicht nur mit Mitschülern, sondern auch Berufstätigen, alten Menschen oder Behinderten teilen.

All dies erfordert unterschiedliche Herangehensweisen, so dass die genannten Anregungen für Projekte und Unterricht variabel sind und mehrere Vorschläge im Hinblick auf unterschiedliche Ausgangsbedingungen beinhalten können.

Hiermit liegt für die schulische Praxis ein Konzept vor, das die vorhandenen Probleme aufgreift und Lösungsansätze bietet. Die hier gesammelten Arbeitshilfen, in die in den Bundesländern vorliegende Materialien eingegangen sind, möchten allen Verantwortlichen eine unkomplizierte und qualitativ hochwertige Umsetzung von Bus-Projekten ermöglichen. Dazu werden zunächst die wichtigsten Gestaltungsfelder im Überblick dargestellt und Hilfen zur Kooperation der beteiligten Akteure gegeben. Das Verkehrssystem Bus wird anschließend genauer untersucht: Hier ergeben sich viele anregende neue Perspektiven nicht nur für Schüler! Zu den einzelnen Gestaltungsfeldern werden dann konkrete Vorschläge für die praktische Umsetzung gemacht.

Bei der Zusammenstellung der Arbeitsanregungen konnten von der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. zugänglich gemachten Materialien von unten stehenden Firmen und Verbänden genutzt werden:

Eine detaillierte Beschreibung der Materialien findet sich im Anhang.

BERLINER VERKEHRSBETRIEBE, BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN, DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, DIE DEUTSCHEN VERSICHERER, GROßRAUM-VERKEHR-HANNOVER, KREISVERKEHRSWACHT FULDA, KREISVERKEHRSWACHT GOTHA, KREISVERKEHRSWACHT MEIßEN, LANDESVERKEHRSWACHT NIEDERSACHSEN e.V., NEIßEVERKEHR, POLIZEIINSPEKTION ITZEHOE, REGIONALBUS BRAUNSCHWEIG, REGIONALBUS HANNOVER GMBH, UNFALLKASSE MECKLENBURG-VORPOMMERN, VERBAND BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER OMNIBUSUNTERNEHMER E.V., VERKEHRSGEMEINSCHAFT SCHLESWIG-FLENSBURG, VERKEHRSGESELLSCHAFT UECKER-RANDOW, VERKEHRSTECHNISCHES INSTITUT DER DEUTSCHEN VERSICHERER, VERKEHRSWACHT DRESDEN, WOLFSBURGER VERKEHRSGMBH.



## 1.2 Gestaltungsmöglichkeiten, Lern- und Erfahrungsfelder

Die beschriebenen Problemlagen und Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Busfahren eröffnen Gestaltungsmöglichkeiten: Durch pädagogische und unterrichtliche Begleitung, durch besondere Projekte, durch eine besondere Vorbereitung der beteiligten Personen oder durch technische Maßnahmen kann das Busfahren für alle Beteiligten zufriedenstellender gestaltet werden. Die Gestaltungsspielräume sind größer als vielleicht zunächst angenommen. So wurden z.B. Probleme mit dem Aggressionspotential in Bussen erfolgreich durch Programme zur Ausbildung von Schülerinnen und Schülern als Buslotsen in den Griff bekommen. Die Sicherheit im Schulbusverkehr kann durch ein gezieltes Training der Schülerinnen und Schüler, aber auch durch bauliche Maßnahmen erhöht werden. Entscheidend ist, dass die sich bietenden Gestaltungsräume genutzt werden.

Erfahrungen aus der Praxis legen eine Aufteilung in fünf Gestaltungsfelder nahe.

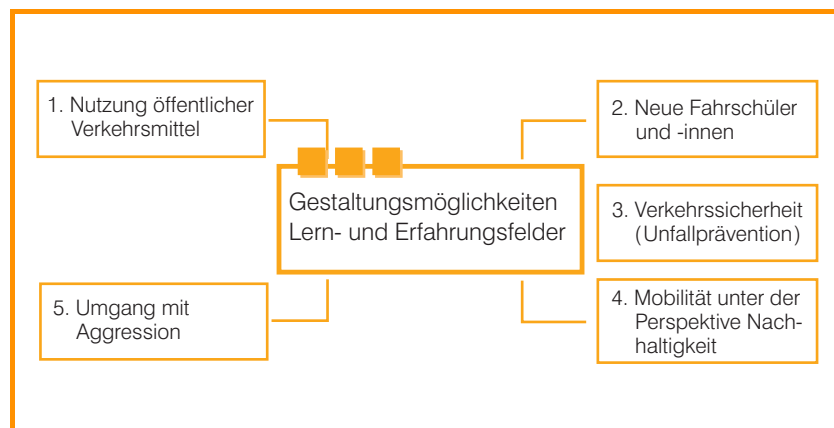


Abbildung 3: Überblick über Gestaltungsmöglichkeiten, Lern- und Erfahrungsfelder

### 1. Zugang und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Für eine kompetente Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln müssen eigene Fähigkeiten und Fertigkeiten erworben werden: vom Fahrkartenkauf und Fahrplanlesen bis zum Umgang mit dem Busfahrer und den anderen Fahrgästen. Durch eine Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr als Alternative zum privaten Individualverkehr werden Bildungsprozesse für alle Schülerinnen und Schüler eröffnet.

Über die Praxiserfahrungen als Fahrschüler werden auch Kompetenzen für die Nutzung aller anderen öffentlichen Verkehrsmittel erworben.

### 2. Neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler

Kinder werden häufig mit Schulbeginn oder mit dem Wechsel an eine weiterführende Schule zu Fahrschülern. Mit dieser Situation sind neue Freiheiten, aber oft auch Ängste und Sorgen verbunden. So steht Schule in der Verantwortung, ihre Schülerinnen und Schüler sorgfältig auf die neuen Anforderungen vorzubereiten.

### 3. Sicherheit und Unfallprävention

Die sichere Teilnahme der Schülerinnen und Schüler am Schulbusverkehr ist oberstes Ziel aller am Schulbusverkehr Beteiligten. Sichere Verhaltensweisen können durch alle Busschüler erlernt werden. Die Schulen und Verkehrsbetriebe schaffen die Rahmenbedingungen, unter denen ein sicherer Schulbusverkehr möglich ist. Dazu müssen Fragen der Aufsichtspflicht, der Verkehrssicherheit und der Versicherung geklärt sein.

#### 4. Mobilität unter der Perspektive Nachhaltigkeit

Über die im Schulbusverkehr gesammelten Erfahrungen eröffnet sich auch die Chance, Mobilitätsbedürfnisse unter einem erweiterten Blickwinkel zu betrachten. Gesellschaftliche, ökologische und kulturelle Fragen werden zu einem wichtigen Element der Auseinandersetzung mit dem Schulbus. Schon mit Grundschülerinnen und Grundschülern können, z.B. durch einen Vergleich verschiedener Verkehrsmittel, Blicke „hinter die Dinge“ gewagt werden.

#### 5. Umgang mit Aggression

Probleme mit Aggression und Sachbeschädigung können für Schülerinnen und Schüler, aber auch für Busfahrerinnen und Busfahrer den Alltag zur Last werden lassen. So ist zu überlegen, wie diese Problemlage jenseits von Sanktionen verbessert werden kann. Es werden Gestaltungsmöglichkeiten benötigt, die verhindern, dass der Schulweg zum Ort für die Entladung aufgestaunter Aggressionen wird.

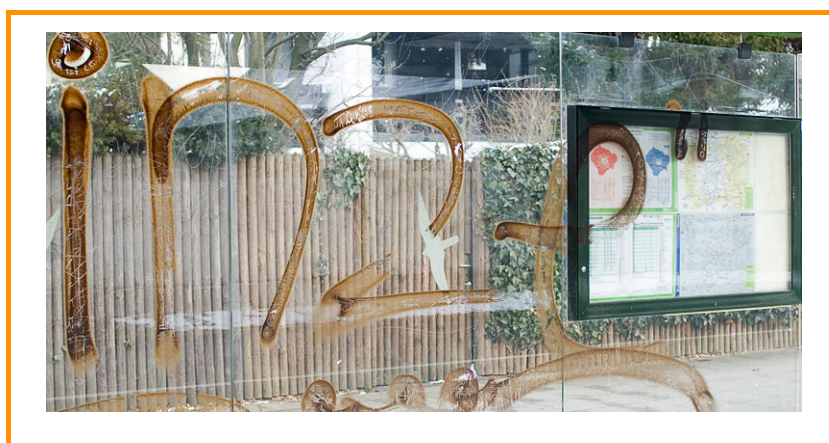


Abbildung 4: Sachbeschädigung an Bushaltestelle (Quelle: Continental AG)

In der Praxis wird es immer zu Überschneidungen zwischen den Gestaltungsfeldern kommen. Fragen der Sicherheit beispielsweise sind natürlich auch für neue Fahrschüler relevant. Je nach Altersgruppe der Schülerinnen und Schüler und der speziellen Situation an Schulen können Aspekte aus den Themenfeldern unterschiedlich wichtig sein.

Zu jedem Gestaltungsfeld werden verschiedene Vorschläge für die Umsetzung in der Praxis gemacht. Dabei wird, soweit möglich, an die verschiedenen Rahmenbedingungen an Schulen angeknüpft. So können aus den gesammelten Materialien die Vorschläge ausgewählt werden, die in der konkreten Situation an einer Schule benötigt werden.

### 1.3 Akteure

Verschiedene Gruppen sind an der Gestaltung des Schulbusverkehrs beteiligt, deren Zusammensetzung von der Situation vor Ort abhängig ist. Die folgende Aufzählung dieser Gruppen erhebt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Im Folgenden werden die einzelnen Akteure der Busprojekte mit ihren speziellen Interessen und Gestaltungsmöglichkeiten vorgestellt. Dabei zählen die erstgenannten Gruppen zu den üblichen Beteiligten eines Busprojektes.

Für das Gelingen eines Busprojektes ist es wichtig, dass alle Gruppen miteinander kooperieren. Um die Zusammenarbeit koordinieren zu können, ist es empfehlenswert, dass alle Beteiligten feste Ansprechpartner benennen. Auch die Schule sollte eine verantwortliche Lehrkraft bestimmen, die sich besonders mit Mobilitätsfragen und Kooperationsmöglichkeiten auseinandersetzt. Konkrete Hilfen zur Kooperation werden in den einzelnen Gestaltungsfeldern gegeben.

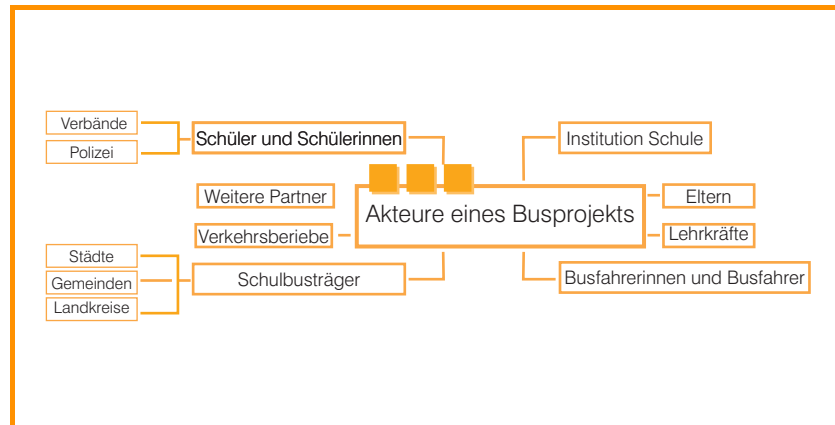


Abbildung 5: Akteure eines Busprojektes

Im folgenden Text werden die Akteure eines Busprojektes mit ihren unterschiedlichen Perspektiven und Gestaltungsmöglichkeiten aufgezählt.

### 1.3.1 Schülerinnen und Schüler

Schülerinnen und Schüler entwickeln Mobilitätskompetenzen auch und vor allem auf ihrem Schulweg. Im Laufe ihrer Schullaufbahn lernen Kinder und Jugendliche auf ihrem Schulweg unterschiedliche Fortbewegungsarten kennen und nutzen diese je nach eigenen Vorlieben und der Entfernung zur Schule. Viele *Grundschülerinnen und Grundschüler* legen ihren Schulweg zu Fuß zurück. In ihrem Alter werden viele von ihnen auf dem Schulweg von ihren Eltern begleitet. Besonders in ihrem Alter gibt es auf dem Schulweg noch eine Menge neuer Dinge zu entdecken und Erfahrungen zu machen. Hier werden neue Freundschaften geschlossen und Geheimnisse ausgetauscht. Diejenigen, für die der Fußweg zu lang ist, fahren vielleicht mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs – Bus, Straßen- oder U-Bahn. Andere werden von ihrer Mutter oder ihrem Vater mit dem Auto zur Schule gebracht. Besonders Grundschulkinder sind nur bedingt dem Straßenverkehr gewachsen. Dies liegt an entwicklungsbedingten Besonderheiten<sup>1</sup> wie z.B.:

- geringe Körpergröße: sie können nicht über Autos hinweg sehen,
- eingeschränktes Sichtfeld,
- kleinere Schrittlänge,
- Fehlanahmen bei der Wahrnehmung von Gefahrensituationen
- Fehleinschätzungen von Entfernungen und Geräuschen
- Motorische Unsicherheiten
- Impulsive Reaktionen und Motorik
- kurze Konzentrationsphasen, Ablenkungsgefahr.

Mit dem Wechsel zur *weiterführenden Schule* stehen meistens größere Entfernungen an. Daher erhöht sich sowohl der Anteil der „Fahrschüler“, die auf Bus und Co angewiesen sind als auch der Anteil der Fahrradfahrer unter den Schülern deutlich. Besonders im Jugendalter ist die Frage, wie und womit man sich fortbewegt, Kennzeichen unterschiedlicher Lebensstile. Viele Jugendliche erwerben ihren Führerschein in der *Sekundarstufe II*. Einige von ihnen können bereits über ein Auto für den Schulweg verfügen. Bei Schulen mit ländlichen Einzugsgebieten werden ab der 10.Klasse häufig Fahrgemeinschaften gebildet.

Der Anteil der Autofahrten am Begleitverkehr für Schul- und Freizeitwege nimmt zu. Aus Zeitmangel oder aus Sorge um ihre Kinder fahren immer mehr Eltern ihren Nachwuchs mit dem Pkw zur Schule und übersehen so, dass ihre Kinder damit weniger Gelegenheit haben, den Schulweg als Lern- und Erfahrungsraum zu nutzen. Schülerinnen und Schüler, die nicht mit dem Auto als „Elterntaxi“ zur Schule gebracht und abgeholt werden, haben Raum für persönliche Erlebnisse und Gelegenheit ihre sozialen Kontakte zu knüpfen und zu pflegen. Art und Dauer des Schulweges tragen so in unterschiedlichem Maße zur Ausbildung sozialer Kompetenzen bei. Ein aktiver Schulweg schult die motorischen Fähigkeiten und macht mit der Umgebung stärker vertraut, als es eine begleitete Autofahrt zur und von der Schule tut. Radfahren, zu Fuß gehen und mit dem Roller unterwegs sein, bilden also die Grundlage für das Erlernen einer selbstständigen und sicheren Verkehrsteilnahme und sind nebenbei auch noch gut für die Gesundheit. Busschülerinnen und Busschüler legen in der Regel wenigstens einen Teil ihres Schulweges – nämlich die Wege von und zur Haltestelle – aktiv zurück.

---

<sup>1</sup> Zu den entwicklungsbedingten Besonderheiten von Kindern im Zusammenhang mit ihrer Verkehrsteilnahme siehe z.B. Limbourg (1994).



Abbildung 6: Linienbus vor Schule (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG)

Schülerinnen und Schüler wünschen sich einen komfortablen, sicheren und flexiblen Schulweg und sind bereit, sich für ihre Interessen einzusetzen. Darüber hinaus wollen sie ihre Lebenswelt verstehen und hinter die Dinge schauen. Dies betrifft auch den öffentlichen Nahverkehr und den Umgang mit ihren Mobilitätsbedürfnissen. Mit zunehmender Größe und geringerer Einwohnerdichte des Einzugsgebiets der Schule sind mehr Kinder auf den Bus als Verkehrsmittel auf dem Schulweg angewiesen. Besonders Kinder aus ländlichen Einzugsgebieten sind typische Busschüler. Zu dieser Gruppe zählen auch Kinder und Jugendliche, die durch den Wechsel auf eine weiterführende Schule zu „Fahrschülern“ werden. So werden Schülerinnen und Schüler der 4. Grundschulklasse in den ersten Wochen des neuen Schuljahrs besonders häufig von Busprojekten angesprochen. Dabei ist es sinnvoll, dass die Schülerinnen und Schüler schnell einen Bezug zu „ihrem“ Busunternehmen entwickeln, denn durch Identifikation und das Verstehen von Zusammenhängen sind sie in der Lage, sich ihren Interessen entsprechend zu verhalten.

### 1.3.2 Die Institution Schule

Der Umgang mit dem Schulverkehr aber auch die Frage, wie der Arbeitsweg der Lehrerschaft zurückgelegt wird, kann von der Institution als wichtiges Thema aufgegriffen werden und so in das Schulprogramm einfließen. Davon unabhängig muss sich jede Schule zumindest versicherungsrechtlich mit Verkehr auseinandersetzen. Für öffentliche Schulen und deren Lehrkräfte besteht eine *generelle Aufsichtspflicht*, die auch Unterrichtswege mit einschließt. Sie haben kraft Gesetzes die ihnen anvertrauten Schüler vor Schaden zu bewahren, aber auch zu verhindern, dass andere Personen durch sie einen Schaden erleiden.

Die Aufsichtspflicht für Schülerinnen und Schüler gilt während des Unterrichts und sonstigen Schulveranstaltungen einschließlich der Pausen und in einem angemessenen Zeitraum vor und nach Unterrichtsbeginn (in der Regel 15 Minuten)<sup>2</sup>. Dazu zählen auch *Unterrichtswege*, also alle „...Wege von der Schule zu Einrichtungen für den Schulunterricht, wie etwa Turnhallen, Sportplätze oder Schwimmbäder.“ (BUK et al. 2000: 9). Beim Besuch von Privatschulen besteht keine gesetzliche, jedoch eine vertragliche Aufsichtspflicht.

*Die Aufsichtspflicht auf dem Schulweg ist wie folgt geregelt: „Der tägliche Schulweg zwischen Wohnung und Schule oder dem sonstigen Ort einer schulischen Veranstaltung unterliegt grundsätzlich nicht der Aufsichtspflicht der Schule. Aufsichtspflichtig sind hier grundsätzlich die Eltern. Werden Schüler mit dem Schulbus befördert, ist die Aufsichtspflicht Sache des Schulbusträgers. Insbesondere obliegt ihm die Amtspflicht, Schulbushaltestellen möglichst gefahrlos einzurichten und zu sichern.“ (ebd.).(ebd.)*

Auch wenn es keine Vorschrift gibt, die besagt, dass in Schulbussen oder an Haltestellen Aufsichtspersonen eingesetzt werden müssen, wird der Aufenthalt der Fahrschülerinnen und Fahrschüler an der Haltestelle nahe der Schule häufig der generellen Aufsichtspflicht nach Unterrichtsende und damit der Schule und den Lehrern zugerechnet. Ihre Aufsicht endet also mit Beginn des Schulwegs – also dann, wenn die Schüler in den Bus einsteigen. Insbesondere für Schulen, aber auch für Eltern und Schulbusträger ist es im Zusammenhang mit Unfallvorbeugung ebenso wirkungsvoll, für ein verkehrssicheres Umfeld zu sorgen, wie Kinder auf ein verkehrssicheres Verhalten hin auszubilden.

---

<sup>2</sup> Entnommen aus dem Schulweglexikon der Unfallkassen (BUK et al. 2000: 8f).

### 1.3.3 Eltern

Die Eltern sorgen sich um die Sicherheit ihrer Kinder und sind an ihrer zuverlässigen Beförderung interessiert. Besonders Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, werden von allmorgendlicher Hektik durch Stau und Zeitdruck entlastet. Durch selbständig mobile Kinder, zu denen auch die Busschulkinder gehören, werden den Eltern Freiräume geschaffen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit – besonders vor Schulen – erhöht. Denn oft sind es die eiligen Auto fahrenden Eltern, die vor den Schulen andere Kinder gefährden. In dieser Hinsicht besteht ein Zusammenhang von Verkehrsumfeld der Schule und der Unfallprävention.

Die Familie ist eine der wichtigsten Sozialisationsinstanzen für das Verkehrsverhalten ihrer Kinder: Die Motivation öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, hängt stark von den Einstellungen der Eltern gegenüber Bus und Bahn ab. Im Zusammenhang mit Busprojekten sind Eltern daher auch Partner, die es in die Unterrichtsplanung mit einzubeziehen gilt. Dabei stellen zum Beispiel Elternabende eine hervorragende Gelegenheit dar, die Eltern für die Anliegen von Busprojekten zu interessieren und sie zur weiteren Zusammenarbeit einzubinden.

### 1.3.4 Busfahrerinnen und Busfahrer

Busfahrerinnen und Busfahrer tragen meistens während des Bustransportes die alleinige Verantwortung für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler. Sie werden dabei mit vielfältigen Ansprüchen konfrontiert. Zum einen müssen sie sich auf den Verkehr konzentrieren, um den Bus frei von äußeren Gefahren durch den Straßenverkehr zu steuern. Dies ist besonders am frühen Morgen, einer Hauptverkehrszeit für Berufstätige eine schwierige Aufgabe. Andererseits tragen sie aber auch die Aufsichtspflicht für die ihnen anvertrauten Kinder und Jugendlichen.

Busfahrerinnen und Busfahrer sind dabei an einem reibungslosen Arbeitsablauf interessiert. Für sie stellt der Schulverkehr besonders hohe Anforderungen. Ihre Aufmerksamkeit wird gleichzeitig von der Verkehrssituation, dem Lärmpegel der Schüler und deren motorischen Bedürfnissen nach Schulschluss beansprucht. Diese äußern sich durch Rangeleien, Streit und Sachbeschädigung. In der Regel sind Busfahrerinnen und Busfahrer für solche Situationen nicht speziell ausgebildet. Sie sind wichtige Partner, wenn es z.B. darum geht, neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler vorzubereiten, aber auch in der aktuellen Situation selbst. Busfahrerinnen und Busfahrer können eine zentrale Rolle bei Busprojekten übernehmen! Dass sie ihre Rolle ausleben können, setzt aber voraus, dass sich die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler angenommen fühlen. Wie bei Lehrkräften spielt auch bei ihnen die persönliche Integrität und Autorität eine entscheidende Rolle für ihren Erfolg in diesem Zusammenhang.



### 1.3.5 Lehrkräfte

Lehrkräfte sind daran interessiert, dass sich ihre Klasse gut auf die Unterrichtsinhalte konzentrieren kann. Die Konzentrationsfähigkeit ihrer Schulkinder hängt unter anderem auch von ausreichenden Bewegungsangeboten vor, während und nach der Unterrichtszeit ab. Vor allem der Schulweg der einzelnen Schülerinnen und Schüler spielt hierbei eine wichtige Rolle. Schülerinnen und Schüler, die auf ihrem Schulweg die Gelegenheit hatten sich „auszutoben“, sind also eher in der Lage, sich auf das Unterrichtsgeschehen zu konzentrieren.

Die Mehrheit der Lehrerinnen und Lehrer bevorzugt das Auto auf ihrem Arbeitsweg (vgl. LESSMANN & HERMANN 2003). Damit befinden sie sich beinahe in einer Dilemma-Situation. Einerseits sind sie voll motorisiert und andererseits sollen sie mit ihren Klassen im Rahmen der weitestgehend neu akzentuierten Lehrpläne und Landesrichtlinien<sup>3</sup> Alternativen zum kritisch beleuchteten Autoverkehr thematisieren und erproben. Das setzt voraus, dass sie ihr Verhalten von den Schülern kritisch in Frage stellen lassen müssen und dass sie über ausreichendes und aktuelles Sach- und Handlungswissen im Zusammenhang mit z.B. den öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen.

Lehrkräfte können im Zusammenhang mit der neu akzentuierten Bildungsaufgabe „Mobilität“ interessante Anregungen für den Unterricht erwerben. Hinweise auf weiterführende Materialien hierzu und einige Ideen für Unterricht und Projekte finden sich in diesem Handbuch. Hier kann man mit den Bildungsprozessen an den Erfahrungen der Schüler anknüpfen. Dabei gibt es unterschiedliche Gestaltungsfelder, wie später sichtbar wird.

Häufig sind Lehrkräfte mit der Beaufsichtigung der Bushaltestellen beauftragt. Die große Masse an bewegungsfreudigen Schulkindern erfordert von Lehrkräften einen guten Überblick und rasches und angemessenes Durchsetzungsvermögen. Vor Ort gilt es, wartende Busschülerinnen und Busschüler vor Gefahren durch Rangeleien, Streitigkeiten und Gefahrensituationen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu schützen, aber auch möglichen von den Schülern ausgehenden Gefährdungen Dritter zuvorzukommen.

---

<sup>3</sup> Wie etwa das niedersächsische „Curriculum Mobilität“ und andere Konzepte, die zur Zeit in anderen Bundesländern erarbeitet werden, deren gemeinsamer Bezugsrahmen die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung sind (KMK 1995).

### 1.3.6 Schulbusträger

Der Schulbusträger (z. B. Gemeinde, Stadt oder Kreis) schafft vertragliche Regelungen mit den Verkehrsbetrieben und ist dabei verpflichtet, die Einhaltung des »Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die für die Schülerbeförderung eingesetzt werden«<sup>4</sup> verbindlich festzulegen. Wenn Schüler mit dem Schulbus befördert werden, trifft die Aufsichtspflicht den Schulträger. Dazu gehört insbesondere die Amtspflicht, Schulbushaltestellen möglichst gefahrlos einzurichten und zu sichern.

Der Schulbusträger einer Schule ist also ein zentraler Ansprechpartner für technische und bauliche Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrssituation im Zusammenhang mit Busfahren. Er trägt durch die Gestaltung des Umfeldes maßgeblich zur Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit an der Schulhaltestelle bei.

---

<sup>4</sup> Zusammenfassung durch das Bundesministerium für Verkehr (VKBl 10/1996, Verkehrsblatt-Verlag Dortmund)

### 1.3.7 Verkehrsbetriebe

Einige Verkehrsbetriebe haben erkannt, dass es sich bei Schülerinnen und Schülern nicht nur um „Zwangsnutzer“ handelt, sondern dass sie eine wichtige Zielgruppe darstellen. Daher bieten viele von ihnen Schulklassen die Möglichkeiten, hinter die „Kulissen“ eines Nahverkehrsunternehmens zu schauen. Auf anschauliche Art lassen sich so Informationen über den ÖPNV vermitteln und – beinahe wichtiger – es entsteht für die Schülerinnen und Schüler ein persönliches Verhältnis zu „ihrem“ Verkehrsbetrieb vor Ort, das sich sicherlich positiv auf die Haltungen und Einstellungen dem Verkehrsbetrieb gegenüber auswirkt. Bundesweit gibt es von zahlreichen Verkehrsbetrieben und -verbänden Materialsammlungen für Schülerinnen und Schüler, z.T. mit entsprechenden Begleitmaterialien für die Lehrkräfte<sup>5</sup>. Es spricht in der Regel viel für die Nutzung dieses Angebotes. So wird Bezug zur konkreten Situation der Kinder und Jugendlichen genommen. Auch dass Lehrkräften damit Hilfe für die konkrete Unterrichtsvorbereitung in Form von Stundenskizzen, Folien und Arbeitsblättern gegeben wird, darf als weiterer Pluspunkt gelten.

---

<sup>5</sup> Diese Angebote bewertet eine nicht mehr ganz aktuelle Übersicht, die sich bei Spitta (1998) findet.

## **1.3.8 Weitere Partner**

### **1.3.8.1 Verbände**

Zahlreiche Verbände zielen im Zusammenhang mit der Verkehrserziehung in unterschiedlichste Richtungen, die von der Unfallprävention bis hin zu einem an den Erfordernissen einer nachhaltigen Entwicklung orientierten Verkehrsverhalten reichen. Dazu stellen sie oft Unterrichtsmaterial, Schulungspersonal und Räumlichkeiten zur Verfügung. Wie weit solche Angebote reichen können zeigt das Beispiel der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., die eigens Fortbildungen für Busfahrer anbietet, z.B. zur Stressvorbeugung, Konfliktmoderation oder ein Training für eine energiesparende Fahrweise. Ein vollkommen neues Angebot ist das spezielle Mobilitätstraining für Fahrerinnen und Fahrer, die in der Schülerbeförderung und im Schülerspezialverkehr eingesetzt werden.

### **1.3.8.2 Polizei**

Im Interesse der Polizei liegt vor allem die Unfall- und Gewaltprävention. In der Regel gibt es speziell für die Arbeit mit Schülern ausgebildete Kontaktbeamte (BüNaBe – Bürgernahe Beamte, Kontaktpersonen). Sie können eine Hilfestellung für die Einrichtung des Bewusstseins für Sicherheit und Prävention sein.

## 1.4 Das Verkehrssystem Bus

Dieses Kapitel richtet sich zunächst an Lehrende, die Hintergrundwissen für die Unterrichtsbeteiligung einholen wollen. Es enthält aber auch Informationen, die ganz unmittelbar für Kinder von Interesse sein dürften.

### 1.4.1 Ausstattung des Busses und seine Funktionen

Der Bus ist heute neben der Bahn für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel. Die Bezeichnung Bus ist die Kurzform für Omnibus (lat. Omnibus = für alle). In Deutschland werden Busse, die mehr als acht Personen befördern können, amtlich als Kraftomnibusse (KOM) bezeichnet.

Kraftomnibusse werden für die schnelle und sichere Beförderung von Menschen z. B. im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt.

In vielen Städten findet man im öffentlichen Personennahverkehr im Linien- und Schulbusverkehr vor allem Niederflrbusse vor.

**Niederflrbusse** sind besonders für Fahrgäste mit Kinderwagen, ältere Menschen und Rollstuhlfahrer wegen ihrer stufenlosen Ausführung interessant. Bei diesem Bustyp wird der Wagen beim Halten auf die Höhe des Kantsteins abgesenkt und gegebenenfalls wird die Rampe für Rollstuhlfahrer ausgefahren. Der Niederflrbus und die entsprechende Buslinie im Fahrplanbuch werden mit dem



Abbildung 7: Rollstuhlfahrersymbol

Symbol gekennzeichnet.

In einigen Großstädten werden für Linien mit großem Fahrgastaufkommen auch **Gelenkbusse** oder **Doppelstockbusse** (z. B. in Berlin) eingesetzt.

Gelenkbusse bestehen aus zwei oder mehreren Teilfahrzeugen, die z. B. durch Drehgestelle miteinander verbunden werden. Bei Doppelstockbussen wird dagegen die Sitzplatzanzahl bei gleicher Buslänge durch Mehrdeckbauweise erhöht.



Abbildung 8: Gelenkbus (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG)

## Sitzplätze

Schul- und Linienbusse sind mit Sitz- und Stehplätzen ausgestattet. Die Sitze eines Busses, der besonders zur Beförderung von Kindergartenkindern und Schülern eingesetzt wird, müssen rutschfeste Sitzbezüge haben oder geeignet geformt sein. Dieses soll beim Bremsen dem Nachrutschen der Kinder entgegenwirken, weil für Kraftomnibusse aus technischen Gründen keine Anschnallpflicht besteht. Für stehende Fahrgäste sind im Bus geeignete Halteeinrichtungen (Haltestangen, Halteschlaufen) in ausreichender Zahl vorhanden.

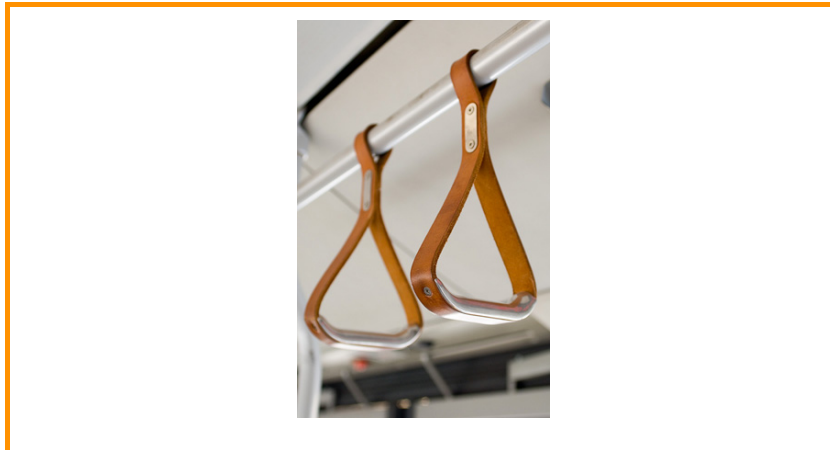


Abbildung 9: Halteschlaufen im Bus (Quelle: Continental AG)

In Schul- und Linienbussen dürfen nur so viele Fahrgäste befördert werden, wie im Fahrzeugschein Sitz- und Stehplätze ausgewiesen sind (z. B. 57 Sitzplätze und 42 Stehplätze).

## Ein- und Ausgang

Der Eingang eines Busses befindet sich im vorderen Bereich und der Ausgang im hinteren. Nur Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer steigen durch die hintere Tür ein und aus, was man an diesen Symbolen



Abbildung 10: hintere Einstiegssymbole bei Bussen

erkennen kann.

Im Fahrgastraum sind mehrere, meist rote Knöpfe mit der Aufschrift STOP angebracht. Diese kann der Fahrgast, falls er bei der nächsten Haltestelle aussteigen möchte, betätigen.

## Notausstiege

In jedem Bus befinden sich Notausstiege, die entsprechend gekennzeichnet sind. Um sie im Notfall öffnen zu können, sind im Bus mehrere so genannte Nothämmer gut sichtbar in unmittelbarer Nähe der Notausstiege angebracht.



Abbildung 11: Notausstieg: Schild und Nothammer (Quelle: Continental AG)

### **Treibstoff**

Busse werden heute meist mit Diesel oder Gasmotor angetrieben. Zur Zeit wird weltweit (auch in Deutschland) der Wasserstoffantrieb per Brennstoffzelle getestet. (Näheres unter [www.h2wasserstoff.de](http://www.h2wasserstoff.de) )

Ein mit Dieselmotor angetriebener Bus verbraucht 35 bis 50 Liter auf 100 km.

### 1.4.2 Bus als Raum

Der Bus trennt die Fahrgäste vom Außenraum und erlaubt einen anderen Blick auf diesen. Er hat wie jeder andere Raum auch einen Einfluss auf das Verhalten der Menschen. Wenn man Busse für unterschiedliche Zwecke verwendet, kann man sie auch unterschiedlich gestalten. Zum Beispiel unterscheidet sich die Einrichtung von Reisebussen deutlich von der der Stadtbusse. Es werden je nach Funktion andere Sitze, Farben, Beleuchtung und Fenster gewählt, denn die Menschen sollen sich gemeinsam im Bus wohl fühlen.



Abbildung 12: Stadtbuseinrichtung (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG)



Abbildung 13: Reisebuseinrichtung (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG)

Beispielsweise wird unsere Stimmung von Farben des Raumes beeinflusst. Deshalb ist es oft sinnvoll, statt düsteren helle und freundliche Farben zu wählen, vor allem, wenn Schüler den Bus täglich benutzen. Für Linien- und Schulbusverkehr ist die Wahl der Sitzbezüge von besonderer Bedeutung. Bei der hohen Anzahl von Menschen, die den Bus als Verkehrsmittel benutzen, spielen Farben, Muster und Material eine entscheidende Rolle. Zum Beispiel sind bunt gemusterte Bezüge viel praktischer, weil kleine Beeinträchtigungen wenig zu sehen und so Bezüge länger zu nutzen sind. So hat man das Gefühl, auf sauberen Sitzen zu sitzen.

Auch der Lichteinfall kann die Fahrenden in ihrer Stimmung und Wahrnehmung beeinflussen. Je weniger die Fenster durch Werbezüge und Ähnliches beklebt sind, desto besser kann der Außenraum wahrgenommen werden und umso weniger bekommen Schülerinnen und Schüler das Gefühl, abgeschottet zu sein. Auch kann es für sie interessant sein zu sehen, wie sich die Landschaft im Laufe des Jahres verändert.



Zudem sollte dem Busfahrer eine möglichst gute Sicht ermöglicht werden, um sicheres Fahren zu gewährleisten. Darum ist es günstig, wenn die Scheiben frei von Werbung bleiben.

Auch eine individuell einstellbare Beleuchtung kann in Schulbussen sinnvoll sein, denn so hat jedes Kind die Möglichkeit, diese selbst zu bestimmen und fühlt sich somit persönlich wahrgenommen. Auch der Boden sollte beleuchtet werden, denn jedem Kind fällt einmal etwas runter.

Der Schulbus ist ein Raum, der gestaltet werden kann, zum Beispiel mit Teilräumen für jüngere Schülerinnen und Schüler im vorderen Teil. Auch Stehplätze müssen nicht als Strafe angesehen werden, wenn man den Raum (zum Beispiel den Haltegriff) auf eine besonders ansprechende Art und Weise gestaltet.

Busse, welche nur für den Schulbusverkehr eingesetzt werden, können auch von Schülerinnen und Schülern mit- oder umgestaltet werden. So lautete im Juni 2002 im Rahmen eines Schülerwettbewerbs der VHH das Motto „Gestalten statt zerstören“. Mehr als 300 Schüler bewarben sich, um die Möglichkeit zu bekommen, einen Bus nach ihren Vorstellungen zu gestalten.

### 1.4.3 Fahrpläne

Fahrpläne findet man z.B. in regionalen **Fahrplanbüchern**, die von den Verkehrsverbänden<sup>6</sup> immer zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember und/oder zum Sommerfahrplanwechsel (regional unterschiedlich: Juni oder am Ende der Sommerferien) veröffentlicht werden. Dort sind alle Fahrpläne des ÖPNV enthalten, zum Beispiel von Bussen, S- und U-Bahnen oder Regionalzügen.

Die Fahrplanbücher erhält man bei allen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund.

Über Fahrpläne kann man sich auch im **Internet** informieren. Viele Verkehrsverbände bieten eine fahrtbezogene Auskunft an. Das bedeutet, dass man seinen konkreten Fahrtwunsch (Datum, Zeit und Ort der Abfahrt und Ankunftsziel) eingeben kann.

Es besteht auch die Möglichkeit, **telefonisch Fahrplanauskünfte** beim Verkehrsverbund oder bei den Verkehrsunternehmen zu bekommen. Die Telefonnummern finden sich in Telefonbüchern, in Fahrplanbüchern oder in anderen Broschüren der Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen. Viele Verkehrsunternehmen richten auch ein **Kundencenter** ein, wo man direkt Informationen, einzelne Fahrpläne, Fahrplanbücher und Fahrkarten erhalten kann.

#### Das Lesen von Fahrplänen

Die Fahrplanbücher sind in der Regel nach der Liniennummer geordnet, so dass man entweder direkt unter einer bestimmten Liniennummer oder, wenn man eine Liniennummer nicht weiß, im Orts- oder Linienverzeichnis nachschlagen kann.

In einer **Fahrplantabelle** werden die Fahrten nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag und Feiertagen unterschieden. Einige Fahrten enthalten im Tabellenkopf einen bestimmten Hinweis, der unten in der Legende erläutert wird, zum Beispiel dass ein Bus nur an Werktagen verkehrt.

Die Busfahrpläne können außerdem eine **Anschlussleiste** enthalten, in der wichtige Anschlüsse, z.B. an einen Bahnhof ausgewiesen sind. In dieser Anschlussleiste sind Abfahrt- und Ankunftszeiten der Züge aufgeführt. Solche Informationen sind vor allem für Umsteiger sehr wichtig.

**Aushangsfahrpläne** findet man an Bushaltestellen und am Bahnhof vor.

Ein Aushangsfahrplan gibt aber nur die Abfahrtszeiten der jeweiligen Bushaltestelle an.



Abbildung 14: Aushangsfahrplan (Quelle: Continental AG)

<sup>6</sup> Verkehrsverbände geben regionale Fahrpläne und Informationen über besondere Angebote heraus und sorgen für einheitliche Fahrpreise. Durch sie kann man in einer Region zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen umsteigen ohne eine neue Fahrkarte kaufen zu müssen.

## 1.4.4 Fahrkartenkauf auf verschiedenen Wegen

### Fahrkartenangebot

Die Menschen, die den Bus als Verkehrsmittel nutzen, haben unterschiedliche Fahrtbedürfnisse. Demnach bieten die Verkehrsverbünde verschiedene Fahrkarten an. Es ist ratsam die verschiedenen Fahrscheine miteinander zu vergleichen, um herauszufinden, welche Fahrkarte für den einzelnen am günstigsten ist.



Abbildung 15: Preisregion (Quelle: Continental AG)

Das Fahrkartenangebot besteht in der Regel aus:

- Einzelkarte** für Erwachsene und Kinder von 6 bis 14 Jahre
- Tageskarte**
- Wochen-, Monats- und Jahreskarten.**

Die Wochen-, Monats- und Jahreskarten gelten mehr als einen Tag und werden als **Zeitkarten** bezeichnet.

Einige Verkehrsverbünde bieten auch **Mehrfach-, Sammel- oder Gruppenkarten** an.



Abbildung 16: Fahrkartenstreifen (Quelle: Continental AG)

### Fahrkartenkauf

Einzel- und Tageskarten kann man direkt beim Busfahrer oder bei der Busfahrerin erwerben und in großen Städten auch an **Fahrkartenautomaten**.

Die Wochen- und Monatskarten gibt es im Kundencenter des Verkehrsunternehmens. Die Jahreskarte wird in der Regel beim Kundencenter schriftlich bestellt.

Was die einzelnen Fahrkarten kosten, hängt vom Tarifsystem der Verkehrsverbände ab. Fahrpreise können in jedem Kundencenter erfragt oder in Fahrplanbüchern bzw. Broschüren der Verkehrsverbände nachgeschlagen werden.

### 1.4.5 Haltestellen

((Übernommen aus VERKEHRSTECHNISCHES INSTITUT DER DEUTSCHEN VERSICHERER (GDV) 2004: 22-26))

Linienbushaltestellen werden durch das Zeichen 224 StVO gekennzeichnet.



Abbildung 17: Zeichen 224 StVO

### Schulbushaltestellen

Als Schulbushaltestellen werden Haltestellen bezeichnet, an denen Schüler zu bestimmten Zeiten regelmäßig ein- und aussteigen.

Dazu gehören sowohl Haltestellen, die ausschließlich von Schulbussen angefahren werden, als auch Haltestellen von Linienbussen, wenn diese in Schulzeiten regelmäßig von Schülern benutzt werden.

Die im Folgenden gegebenen Hinweise beziehen sich auf

- Haltestellen in der Nähe der Wohnung der Schüler und
- Haltestellen an der Schule.

### Lage

Bei der Lage der Haltestellen, sowohl in der Nähe der Wohnung als auch bei Haltestellen an der Schule, sollen folgende Grundsätze beachtet werden:

- Schulbushaltestellen sollen in wenig befahrenen Straßen bzw. abseits der Straße liegen.
- Auf dem Weg von und zur Schulbushaltestellen sollte keine stark befahrene Verkehrsstraße überquert werden müssen. Ist ein Überqueren einer Verkehrsstraße nicht zu vermeiden, ist die Überquerungsstelle zu sichern.
- Die Haltestellen sollten so liegen, dass die Kinder automatisch zu einer sicheren Überquerungsstelle geführt werden (z.B. einer Fußgängerfurt oder einer Mittelinsel), weil sie mit einer Überquerung an einer anderen Stelle den Weg nicht abkürzen können.
- Schulbushaltestellen sollten so liegen, dass ankommender Fahrzeugverkehr ausreichende Sicht auf die Haltestelle und die Wartflächen hat. An der Haltestelle Wartende sollten herankommende Fahrzeuge so rechtzeitig erkennen können, dass ein Überschreiten der Straße an dieser Stelle sicher möglich ist.

Schulbushaltestellen sollten also nicht in der Nähe von Kuppen oder Kurven liegen, wenn dadurch die Sicht auf die Haltestellen bzw. die Sicht von der Haltestelle auf den sich nähernden Verkehr eingeschränkt wird.

### Sicherheit prüfen

Es ist anzustreben, Schulbusse an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel halten zu lassen, weil solche Haltestellen in der Regel zumindest den wichtigsten Sicherheitsanforderungen genügen. Auch bei einer solchen Haltestelle ist aber immer zu prüfen,

- ob Schüler die Fahrbahn nicht oder zumindest nicht ungesichert überqueren müssen,
- ob die Wege zwischen Wohnung und Haltestelle kurz und ungefährlich sind,
- ob die Haltestelle von Kraftfahrern rechtzeitig erkannt werden kann und ob die Schüler ausreichende Sicht auf den sich nähernden Fahrzeugverkehr haben,
- ob die Wartefläche für die besonderen Bedürfnisse der Schüler groß genug sind und
- ob es angesichts des Charakters der Straße, in der die Haltestelle liegt, vertretbar ist, Schüler hier ein- und aussteigen zu lassen.

Sind einzelne dieser Forderungen nicht erfüllt, so sollte der Schulbus an anderen Stellen zusätzlich halten oder die Haltestelle muss verbessert werden.

### Kennzeichnung

Wenn Schulbusse Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel mitbenutzen, ist ein besonderer Hinweis auf den Schulbus am Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) in der Regel nicht erforderlich. Werden Haltestellen nur von Schulbussen angefahren, so ist die Haltestelle mit Zeichen 224 StVO mit Zusatzschild 1042-36 zu kennzeichnen.



Abbildung 18: Zeichen 224 StVO mit Zusatzschild

In der Regel ist auf dem Zusatzschild anzugeben, welches die Betriebszeiten des Schulbusses sind (z.B. werktags 7-9 h und 11-13 h), um Parken zu den Zeiten zuzulassen, in denen der Schulbus nicht verkehrt. Soll eine längere Strecke für den oder die Schulbusse freigehalten werden, so muss für die Freihaltung der Haltestelle zusätzlich ein Halteverbot mit Zeichen 283 StVO mit einem Zusatzschild angeordnet werden, das den gleichen Gültigkeitsbereich hat wie das Zusatzschild zu Zeichen 224 StVO. Gegebenenfalls ist auf der Fahrbahn eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote zusätzlich zu markieren.

### Ankündigung

Die Ankündigung einer Schulbushaltestelle kann notwendig werden,

- wenn eine Schulbushaltestelle ausnahmsweise so angelegt werden muss, dass sie nicht rechtzeitig erkennbar ist oder
- an einer Stelle angelegt wird, an der es sich nicht vermeiden lässt, dass die Schüler die Straße hier ungesichert überqueren oder
- sie so liegt, dass wartende Schüler wegen nicht ausreichender Wartefläche hin und wieder auf die Fahrbahn treten.

In diesen Fällen empfiehlt es sich, vor der Haltestelle durch Zeichen 136 StVO (Kinder) mit dem Zusatzschild 1942-36 zu warnen. In besonders kritischen Fällen sollte geprüft werden, ob an diesen Haltestellen der Schulbus die Warnblinkanlage einschalten soll.



Abbildung 19: Zeichen 136 StVO mit Zusatzschild

### Haltestellentypen und Ausstattung

Die Schulbushaltestellen können nach ihrer Lage und Gestaltung im Straßenraum in die Typen Haltestellenkap, Haltestelle am Fahrbahnrand und Haltestellenbucht (innerorts eher ungeeignet) unterschieden werden.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Warteflächen, Schutzdächern bzw. Wartehäuschen, „Drängelgittern“ und ggf. Fahrradständern richtet sich nach dem Haltestellentyp und der Bedeutung der Haltestelle für den Schulbusverkehr.

### Warteflächen

An allen Schulbushaltestellen sollten ausreichend große Warteflächen außerhalb der Fahrbahn zur Verfügung stehen. Die Warteflächen sollten mindestens 1,5 m breit sein. Steigen viele Schüler zu, so sollten je Schüler mindestens 0,5 m<sup>2</sup> verfügbar sein. Eine Bordsteinhöhe von 10 bis 16 cm ist sinnvoll.

### Schutzdächer

Schutzdächer bzw. Wartehäuschen erleichtern je nach Witterung nicht nur den Schülern das Warten, sondern sie dienen auch der Erkennbarkeit der Haltestelle. Sie sollten möglichst weit von der Fahrbahn entfernt aufgestellt werden.

### „Drängelgitter“ sollen Folgendes bewirken:

- Die wartenden Schüler sollen gehindert werden, beim Warten auf den Schulbus zwischen Wartefläche und Haltestellenbucht bzw. Fahrbahn hin und her zu laufen.
- Die Schüler sollen gehindert werden, bereits auf die Fahrbahn zu drängen, wenn der Bus sich nähert.
- Es soll ein geregelt Ein- und Aussteigen ermöglicht werden.

### ...nur mit Aufsicht

Fehlt eine wirksame Aufsicht durch Lehrer, Eltern oder beauftragte Schulbusbegleiter, so sind die Nachteile eher größer als die o. g. Vorteile: Es besteht dann die Gefahr, dass Schüler vor das Drängelgitter treten und so zwischen Gitter und Bus geraten.

### Haltestellenkap

Ein Haltestellenkap sollte immer dann gebaut werden, wenn die Richtungsfahrbahn so breit ist, dass neben ihr am Rand geparkt werden kann. Werden nämlich einige Parkplätze durch das Kap ersetzt, sind die An- und Abfahrbedingungen für Busse besonders günstig, weil

parallele Fahrzeugführung zum Kaprand möglich ist. Weitere Vorteile sind die gute Erkennbarkeit der Haltestelle im Straßenraum und die großen Warteflächen, die über die Gehwegbreite bis an die Richtungsfahrbahn hinausgezogen sind.

Als besonders sicher haben sich Haltestellen in Mittelinselbereichen mit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erwiesen. Diese Form bietet sich auch für Umsteigehaltestellen an.

In dörflichen Ortslagen ist bei beengten Verhältnissen auch das Halten des Busses in einer Engstelle zu empfehlen. Dies geht nur, wenn die Haltestelle aus beiden Fahrrichtungen gut erkennbar ist.

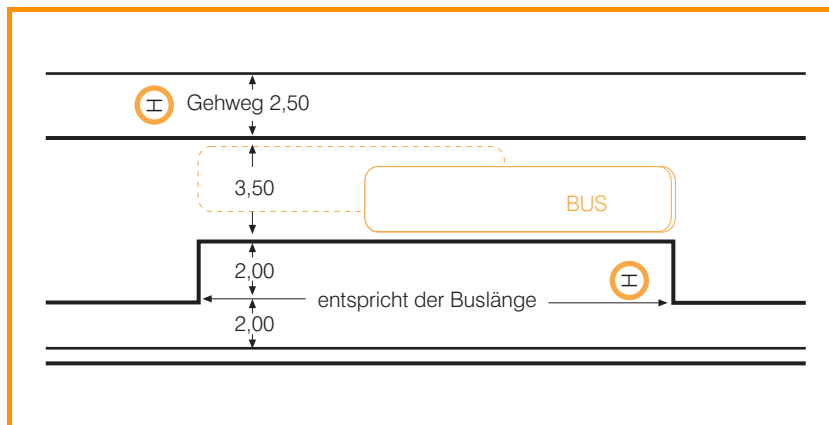


Abbildung 20: Haltestellenkap (Quelle: GDV 2004)

### Haltestellen am Fahrbahnrand

Haltestellen am Fahrbahnrand bieten günstige Voraussetzungen für eine zügige und sichere Parallelan- und -abfahrt der Busse. Um die Parallelfahrt zu ermöglichen, darf von anderen Fahrzeugen in den An- und Abfahrbereichen der Haltestelle am Fahrbahnrand nicht geparkt oder gehalten werden. Das kann durch kontrollierte Park- und Halteverbote erreicht werden. Außerdem ist eine deutliche Abmarkierung des Haltestellenbereichs durch Zeichen 299 StVO (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) auf der Fahrbahn erforderlich.

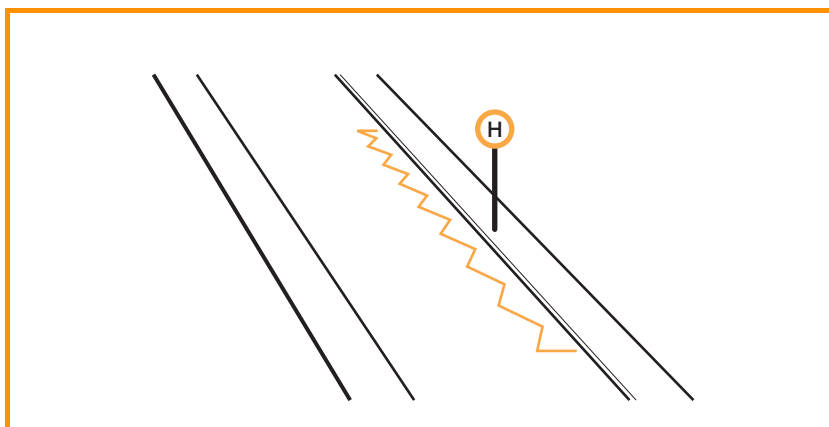


Abbildung 21: Zeichen 299 StVO (Quelle: GDV 2004)

Die Wartefläche sollte möglichst zusätzlich zu einem ausreichend breiten Gehweg angelegt werden. Die gemeinsame Breite von Wartefläche und Gehweg soll aber mindestens 2,5 m betragen.



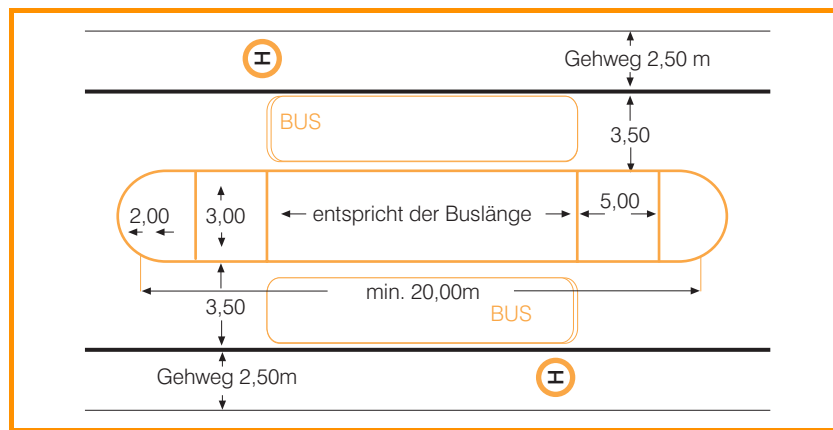


Abbildung 22: Haltestelle am Fahrbahnrand (Quelle: GDV 2004)

### Haltestellenbuchten

Haltestellenbuchten sollten in der Regel innerorts an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen angelegt werden. Bei nicht akzeptablen Behinderungen für den fließenden Verkehr oder im Fall von betriebsbedingten Aufenthaltszeiten der Busse können sie auch an angebauten Verkehrsstraßen angelegt werden. Haltestellenbuchten benötigen eine große Länge (ca. 90 m) entlang des Fahrbahnrandes, um so anfahrbar zu sein, dass ein Bus – ohne Seitenflächen zu überstreichen – am Bord halten kann.

### Schulbusbahnhöfe

Besonders an größeren Schulen fahren viele Busse gleichzeitig an und ab, so dass die Einrichtung eines Schulbusbahnhofs nötig wird. Dabei sind verschiedene Bauvarianten denkbar (siehe Bild).

Nähere Informationen: Bundesministerium für Verkehr (Hg.): direkt - Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 51: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs; Bonn-Bad Godesberg 1997

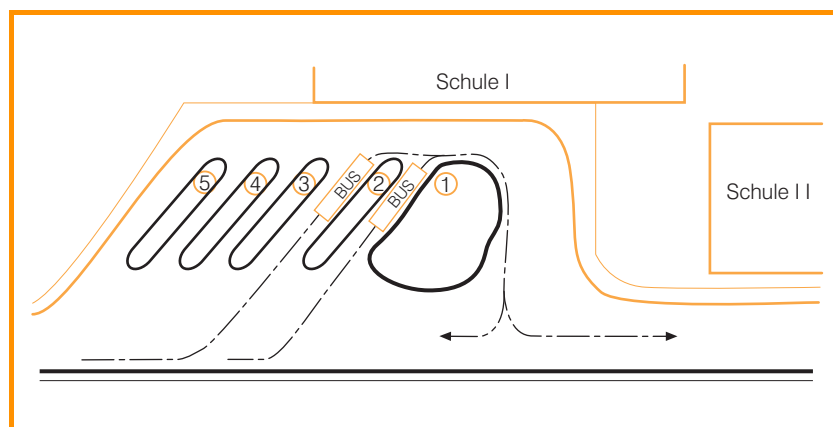


Abbildung 23: Haltestellenbucht in Kammform (Quelle: GDV 2004)

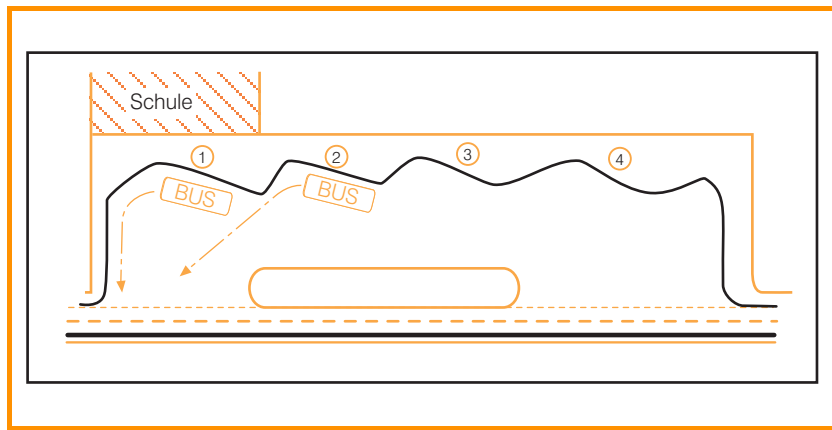


Abbildung 24: Haltestellenbucht in Sägezahnform (Quelle: GDV 2004)

#### 1.4.6 Das Führen von Kraftomnibussen

**Berufskraftfahrer**, die in Unternehmen des Personenverkehrs tätig sind, verfügen bei ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit über technische Kenntnisse der Fahrzeuge sowie über Kenntnisse der Verhaltensweisen gegenüber Fahrgästen.

Sie führen Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Straßenverkehrsordnung.

Die Ausbildungsdauer zum Berufskraftfahrer in der Fachrichtung Personenbeförderung dauert in der Regel zwei Jahre. Voraussetzung für die Abschlussprüfung ist die **Fahrerlaubnis der Klasse DE**, die mit 21 Jahren erteilt wird. Diese Fahrerlaubnis erfordert alle fünf Jahre eine neue amtliche Gesundheitsprüfung.

#### **1.4.7 Busbetriebshof**

Nach Dienstschluss werden die Busse auf dem Busbetriebshof des jeweiligen Busunternehmens abgestellt. Dort werden die Fahrzeuge vom so genannten Umsetzdienst voll getankt, in die über vier Meter hohe Waschanlage gefahren, auf Schäden überprüft und gegebenenfalls werden kleine Reparaturarbeiten erledigt.

Einige große Betriebshöfe besitzen neben einer Werkstatt sogar eine eigene Polsterei, in der alte, verschmutzte oder zerschnittene Sitzbezüge ausgewechselt werden.

Die regelmäßige Hauptuntersuchung (TÜV) sowie die Sicherheitsprüfung (vgl. § 29 StVZO) werden ebenfalls auf dem Busbetriebshof durchgeführt.

Es gibt verschiedene Arten von Busbetriebshöfen, die je nach Größe des Verkehrsbetriebes variieren können. Vom „nur Parkplatz“ reichen diese bis hin zur allen Anlagen, die für Betrieb und Wartung von Bussen zuständig sind (zum Beispiel: Waschanlage, Werkstatt, Lackierbetrieb und Polsterei).

#### 1.4.8 Arbeitsalltag des Busfahrers

Busfahrerinnen und Busfahrer tragen bei der Beförderung von Personen, vor allem von Schülerinnen und Schülern eine besonders hohe Verantwortung. Sie müssen sich in ihrem Beruf gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern als auch gegenüber Fahrgästen immer rücksichtsvoll und angemessen verhalten. In einigen Situationen wird von ihnen sehr viel Geduld abverlangt.



Abbildung 25: Busfahrer (Quelle: MAN Nutzfahrzeuge AG)

Busfahrerinnen und Busfahrer üben ihre Tätigkeit sitzend aus, was mit hohen physischen und psychischen Belastungen verbunden ist. Ihre Arbeitszeiten können oft unregelmäßig sein. Neben dem üblichen Schichtdienst, arbeiten Busfahrer in großen Städten auch an Sonn- und Feiertagen. Im öffentlichen Personennahverkehr beträgt ihre Arbeitszeit bis circa 190 Stunden im Monat.

Busfahrer und Busfahrerinnen beginnen ihren Dienst auf dem Busbetriebshof, wo sie erfahren, welche Buslinie sie am entsprechenden Tag fahren müssen. Vor Antritt der Fahrt müssen sie sich immer informieren, ob etwas Besonderes auf ihrer Fahrtstrecke anliegt (z. B. Baustelle, Umleitung). Anschließend müssen sie sich davon überzeugen, dass sich das Fahrzeug in einem verkehrs- und betriebs sicheren Zustand befindet.

Während ihres Dienstes müssen die Busfahrer die angegebene Fahrtstrecke und den Fahrplan einhalten und gegebenenfalls Reisenden Auskünfte darüber geben und Fahrkarten verkaufen. Falls die Fahrzeiten gegenüber dem Fahrplan kürzer ausfallen, müssen diese durch ein entsprechend längeres Warten an den jeweiligen Haltestellen ausgeglichen werden. Nach dem Dienst werden die Fahrzeuge wieder auf dem Busbetriebshof abgestellt.

#### 1.4.9 Der Bus im Alltagsverkehr

Täglich nehmen viele Menschen in vielfältiger Weise am Straßenverkehr teil. Ihnen sind zahlreiche Verkehrsregeln und Verhaltensweisen bekannt. Trotzdem ist oft zu beobachten, dass mehrere Verkehrsteilnehmer bestimmte Verkehrsregeln, die im Zusammenhang mit dem Bus stehen, missachten.

Tausende von Kindern benutzen den Bus als Verkehrsmittel und obwohl der Bus eines der sichersten (Schüler-)Beförderungsmittel ist, werden jährlich mehr als 8000 Kinder verletzt (vgl. SCHRÖDEL 2002). Aus diesem Grund muss der Bus als Verkehrsteilnehmer, vor allem von Autofahrern, im täglichen Straßenverkehr besonders beachtet werden. Denn sie missachten beispielsweise häufig Verkehrsregeln, die an Bushaltestellen gelten.

Nach § 20 StVO dürfen Busse des Linien- und Schulbusverkehrs nicht mehr überholt werden, wenn sie sich der Haltestelle (Zeichen 224 StVO) nähern. Dieses gilt auch, wenn mehrere Fahrtstreifen in einer Richtung vorhanden sind. Der Grund ist, dass Fahrgäste, die in den heranfahrenden Bus einsteigen wollen, meistens nicht auf den übrigen Verkehr achten. Fußgänger können z. B. die Straße überqueren, um den haltenden Bus noch zu erreichen. Dabei sind besonders Kinder und ältere Menschen gefährdet.

Wenn Busse des Linien- und Schulbusverkehrs an Haltestellen mit Warnblinklicht halten, darf man nur mit Schrittgeschwindigkeit (höchstens 7 km/h) und ausreichendem Abstand vorbeifahren. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Falls nötig muss der Fahrzeugführer warten, denn Fahrgäste dürfen nicht gefährdet oder behindert werden.

Wenn Busse des Linien- und Schulbusverkehrs von gekennzeichneten Haltestellen abfahren, haben sie gegenüber anderen Fahrzeugen den Vorrang.

#### 1.4.10 Rechtliche Grundlagen

Beim Schulbusverkehr und beim Schülertransport im Linienverkehr sind eine Reihe von Gesetzen und Vorschriften zu beachten. Bundeseinheitlich sind:

- die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwVStVO),
- die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO),
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und
- die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft).

Für die Organisation und Abwicklung des Schulbusverkehrs sind die Bundesländer zuständig. Neben Gesetzen und Verordnungen gibt es häufig Erlasse sowohl zur Organisation als auch zur Finanzierung des Schülerverkehrs.

## 2 Pädagogisches Konzept

Das pädagogische Konzept, das diesem Handbuch zu Grunde liegt, sieht den *Schüler als Akteur seines eigenen Bildungsprozesses*; als einen Menschen, der sich aktiv in Auseinandersetzung mit seiner Umwelt Bildungsinhalte und Verhaltensweisen aneignet. Dem selbsttätigen und selbstständigen Handeln, wie beispielsweise beim Suchen von Fahrplanauskünften im Internet oder dem helfenden und vermittelnden Handeln als Schulbuslotsen, kommt daher eine große Bedeutung zu.

Schülerinnen und Schüler sind als eigene Person ernst zu nehmen und zu stärken (STOLTENBERG et al. 2002). Ein wichtiges Bildungsziel ist, die Schülerinnen und Schüler so zu stärken, dass sie ihre Rolle als Akteur übernehmen können. Dazu gehört auch, dass individuelle Bedürfnisse und Stärken berücksichtigt werden. Dabei sollten aber auch Probleme und Konflikte beachtet und ihnen Strategien an die Hand gegeben werden, um damit fertig zu werden. Diese Strategien sind zum einen auf die einzelne Person als auch auf die Gruppe zu richten.

Die inhaltliche Voraussetzung für selbsttätiges Handeln ist das Lernen und Denken in Zusammenhängen, wie es in dem Konzept einer *Bildung für eine nachhaltige Entwicklung*<sup>7</sup> gefordert ist. Dem liegt die Einsicht zugrunde, dass wir in Wirkungszusammenhängen denken müssen, dass wirtschaftliche Entscheidungen oder soziale immer mit ökologischen verbunden sind, kulturelle Werte mit verantwortlich sind für den Umgang mit Gerechtigkeit, mit Natur oder den materiellen Dingen, die letztlich aus Naturstoffen stammen. Nur wenn soziale, ökonomische, ökologische und kulturelle Aspekte im Zusammenhang betrachtet werden, wird es möglich, die Auswirkungen des eigenen Handelns kritisch zu reflektieren und die eigene Rolle in der „Weltgesellschaft“ zu sehen. Vernetztes Denken und die Fähigkeit zu interdisziplinären Herangehensweisen an Problemlagen sind wichtige Komponenten der *Gestaltungskompetenz*, welche als *übergeordnetes Ziel* einer Bildung für eine nachhaltige Entwicklung angesehen wird. Daher wurde hier das Ziel gesetzt, bei der Zusammenstellung von Materialien für das Busprojekt ebenfalls Möglichkeiten zu Vernetzung verschiedener Problemfelder aufzuzeigen.

In Bildungsprozessen sollten solche *Fragen* eine herausragende Rolle spielen, *die die Grundlagen unserer Existenz betreffen* und an denen mitzuwirken Aufgabe aller ist. Busfahren ist ein Bestandteil von Mobilität – ein Feld, in dem viele zukunftsbedeutsame Entscheidungen fallen. Dazu gehören soziale Fragen nach Zugang aller Menschen zu räumlicher und sozialer Mobilität, d.h. Beteiligung an einem befriedigendem Zusammenleben, Zugang zu Arbeit, Kultur oder Natur. Dazu gehört auch die Frage, ob es gelingt, Mobilität so zu gestalten, dass sie in Übereinstimmung mit den Erfordernissen des Ökosystems Erde steht, ebenso wie die Frage, wie man ein ökonomisch stabiles Verkehrssystem aufbauen kann. Da die *Lebenswelt der Kinder* Ausgangspunkt für Lernprozesse sein sollte, bietet das Busprojekt über die Bewältigung notwendiger auf Organisation, Sicherheit und Wohlbefinden aller Beteiligten gerichtete Maßnahmen die Chance, aktuelle und bedeutsame Themenstellungen auch im Unterricht oder durch besondere Projekte aufzugreifen. Um der Sache und den beteiligten Personen und Institutionen gerecht zu werden, kann dies nur in Kooperation auch mit Eltern und mit anderen im Gemeinwesen geschehen.

Kinder sollen lernen, Verantwortung für ihr eigenes Handeln zu übernehmen und verstehen, dass sie selbst Möglichkeiten haben, die Zukunft nachhaltig und aktiv mit zu gestalten. Sie können ihren eigenen Beitrag zu einer gerechten und umweltverträglichen Entwicklung der Weltgesellschaft leisten, indem sie beispielsweise an politischen Entscheidungen im lokalen Bereich teilhaben, die Fähigkeit zu Solidarität und Gemeinschaft entwickeln und lernen, sich und andere motivieren zu können, vorausschauend zu denken und in Alternativen zu han-

---

<sup>7</sup> Bildung für eine nachhaltige Entwicklung ist von den Vereinten Nationen weltweit als Aufgabe für alle Bildungseinrichtungen formuliert worden. Sie hat dazu die Jahre 2005-2014 zur „Weltdekade Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ erklärt und die UNESCO beauftragt, mithilfe vieler Aktionen deutlich zu machen, was dieses Konzept beinhaltet und warum es Voraussetzung ist, um die Welt so mitzugestalten, dass auch künftige Generationen noch eine lebenswerte Welt vorfinden.



deln. Gerade im Zusammenhang mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie dem Bus stehen hier viele Möglichkeiten offen.

Anknüpfen an die Lebenswelt der Kinder und Jugendlichen heißt auch, deren *Interessen, Einstellungen, Problemsichten und Verhaltensweisen ernst zu nehmen*. Aktuelle Anlässe können Anstöße für Bildungsprozesse sein. Dazu gehören zum Beispiel Konfliktsituationen beim Busfahren, soziale Konflikte und Ängste, Fragen an Umweltwirkungen oder die Tatsache, dass Kinder sich durch Autos häufig gefährdet fühlen. Auch dass Jugendliche es als individuelle Selbstverwirklichung begreifen, allein mit dem Auto fahren zu können, ist eine Frage, die Busprojekte zu wichtigen Bildungsanlässen machen kann. Das hat auch den Nebeneffekt, dass der von vielen als Zwang empfundene Schulbus in weitere Lebenszusammenhänge gestellt wird. Diesen positiven Effekt kann man noch verstärken, wenn in das Busprojekt richtige Gestaltungsmöglichkeiten einbezogen werden: durch die Beteiligung von Kindern an der Organisation, an der Gestaltung von Haltestellen, durch Übernahme konkreter Verantwortung, durch die kreative Entwicklung von Alternativen zu Vorschlägen der beteiligten Erwachsenen.

Mit diesem Konzept werden verschiedene *Gestaltungsfelder* angesprochen, deren Aspekte durch unterschiedliche größere und kleinere Projekte, Arbeitsmaterialien, etc. bearbeitet werden können. Die Schule bzw. die Lehrkraft hat also die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Themenschwerpunkten und „Bausteinen“ auszuwählen und dabei die aktuelle Situation der Gruppe der Fahrschülerinnen und Fahrschüler bzw. der Klasse und das lokale Umfeld zu berücksichtigen. Denn schließlich sind die Herausforderungen, die sich beispielsweise Schülern auf dem Land oder in der Stadt in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr stellen, oft verschieden. Die Anregungen sind für die Arbeit mit Schülergruppen resp. für Klassen-Unterricht in verschiedenen Fächern geeignet. Um ein „Bus-Projekt“ ins Leben zu rufen, müssen nicht alle angegebenen Projektbausteine aufgegriffen werden; allerdings gibt es einige Schwerpunkte, die dementsprechend vorkommen sollten.

Bei der Zusammenstellung der praktischen Vorschläge wurde auch berücksichtigt, dass Kinder und Jugendliche auf verschiedenen Wegen lernen, die in Gruppen von Kindern miteinander kombiniert vorkommen sollten:

- durch eigenständige Wissensaneignung,
- durch Kooperation in Gruppen und Projektarbeiten,
- durch Erfahrungen in realen Lebenszusammenhängen und Aufgaben (also dort, wo – im Falle des Busprojekts – Probleme entstehen, die Voraussetzungen für Busfahren hergestellt werden etc.),
- durch Spielen,
- durch entdeckendes Lernen, Erkundungen, praktisches Erproben,
- durch Partizipation an der Gestaltung (hier: des Busprojekts),
- durch ästhetische Gestaltung (durch gestalterisches Nachvollziehen und selbst Rekonstruieren von Dingen oder Sachverhalten).
- durch Präsentation von Lernergebnissen und die Reaktion von anderen darauf (auch durch Weitersagen an die Eltern und die Diskussion mit ihnen).

## 3 Gestaltungsfelder; Lern- und Erfahrungsmöglichkeiten

### 3.1 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

#### 3.1.1 Problemlage

Situationen, wie der Eintritt in die Schule oder der Wechsel von der Grundschule zu weiterführenden Schulen bieten für Schülerinnen und Schüler oft die ersten Erfahrungen mit dem Verkehrsmittel Bus. Um diesen als einen ersten Schritt zur selbständigen Mobilität nutzen zu können und sicher am Zielort anzukommen, müssen grundlegende Kompetenzen gelernt werden, wie beispielsweise

- das Fahrkartenkaufen,
- das Lesen und Verstehen von Fahrplänen und Liniennetzplänen
- das Planen und Organisieren einer Fahrt/Reise.

All diese Erfahrungen, die Schülerinnen und Schüler durch den Unterricht und Projekte im Zusammenhang mit Busfahren machen, können auf den Umgang mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln übertragen werden. Somit nützen sie nicht nur für die Fahrt zur Schule, sondern sind auch in anderen Teilen ihrer Lebenswelt wertvoll.

Um Motivation zu schaffen und zu erhalten, ist es gleichzeitig wichtig, den Schülerinnen und Schülern auch Einsicht in die Zusammenhänge zwischen Busnutzung, Umweltschutz und sozialen Aspekten zu ermöglichen, um ein tiefer gehendes Verständnis im Sinne von Nachhaltigkeit zu entwickeln:

Viele Schülerinnen und Schüler werden von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht, obwohl die Möglichkeit besteht, den Bus zu nutzen. Gerade dieser Konflikt zwischen individualisiertem Verkehr und Busfahren kann zum Nachdenken über den Sinn öffentlicher Verkehrsmittel anregen. Hier sei auf Punkt 1.4 Verkehrssystem Bus verwiesen, in dem Grundlagen des Verkehrssystems Bus erläutert und beispielsweise der Bus als ökologische Alternative aufgezeigt wird. Der Blick „hinter die Dinge“ ist somit für Lehrkräfte wie für Schülerinnen und Schüler unumgänglich.

### 3.1.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten

Um eine Orientierung im Verkehrsnetz zu bekommen und selbständig öffentliche Verkehrsmittel wie den Bus nutzen zu können, sollten die Schülerinnen und Schüler erfahren/lernen,

- dass es verschiedene Buslinien gibt und diese bestimmte gleich bleibende Routen zurücklegen,
- dass Busse in bestimmten Zeittakten verkehren und dass diese schriftlich in Form von Fahrplänen festgelegt sind,
- wie man die besagten Pläne liest und versteht,
- wo man Informationen über Fahrzeiten und Buslinien bekommt,
- dass es bestimmte Regeln gibt, die bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind.



Abbildung 26: Liniennetzplan (Quelle: Continental AG)

Als erstes gilt es, den Bus als Verkehrsmittel kennen zu lernen. Dazu sollte auch ein Blick hinter die Kulissen des Verkehrssystems Bus geworfen werden, um zu erfahren, wie ein Verkehrsbetrieb aufgebaut ist und welche unterschiedlichen Aufgaben es erfüllt. Dazu ist der direkte Kontakt nötig, welcher am einfachsten durch Kooperation mit einem Verkehrsbetrieb möglich ist.

Die folgenden Anregungen zum Lernen der Busbenutzung betreffen nicht nur den Unterricht im Klassenraum, sondern beziehen sich auch auf spezielle Projekte, welche zu großen Teilen an außerschulischen Lernorten mit Kooperationspartnern zusammen durchgeführt werden können.

### 3.1.3 Anregungen für spezielle Projekte

#### 3.1.3.1 Metropoly

<b>Absicht:</b> sich im Verkehrssystem Bus selbständig zurechtfinden	<b>Dauer:</b> ca. 4 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> spielerisch, handlungsorientiert	<b>Material:</b> gültige Fahrausweise, ausreichend Kleingeld zum Telefonieren bzw. Telefonkarten oder Handys, Liniennetzpläne (pro Gruppe reicht einer), Protokollbögen, Stifte, Armbanduhren, versiegelter Briefumschlag mit einem „Codewort“ als Geheimdokument
<b>Teilnehmerzahl:</b> 10-30	<b>Vorbereitung:</b> Übungsmaterial im Unterricht bearbeiten, Einverständnis von Schulleitung und Eltern einholen
<b>Teilnehmeralter:</b> 11-14	<b>Lernort:</b> Verkehrssystem der Stadt
<b>Fächereinbindung:</b> Gemeinschaftskunde, Erdkunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> der zuständige Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.2 Fahrpläne lesen, 3.1.4.3 Fahrkarten kaufen 3.1.4.5 Verantwortung übernehmen	

#### Was ist Metropoly?

Metropoly ist ein Live-Verkehrsspiel, das vom Großraum-Verkehr Hannover (GVH) entwickelt wurde und auf dem Ravensburger Gesellschaftsspiel „Scotland Yard“ und dem Spiel des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr „Wo ist der Fuchs“ basiert. Es lässt sich allerdings abgewandelt in jeder größeren Stadt spielen, ist also für alle Schulen, die sich in oder in der Nähe einer solchen befinden, eine Möglichkeit, bei den Schülern auf spielerische Weise das Interesse für die öffentlichen Verkehrsmittel zu wecken. Gleichzeitig hilft es, theoretische Kenntnisse und Fertigkeiten wie Fahr- und Liniennetzpläne lesen in den Alltag umzusetzen und selbsttätig handelnd zu üben.

## Wozu Metropoly?

Wie bei jedem Spiel stehen auch hier pädagogische Ziele dahinter, deren Umsetzung durch eine gründliche Vor- und Nachbereitung unterstützt werden soll.

Die Schülerinnen und Schüler sollen:

- Fahrpläne, Liniennetzpläne und entsprechende Internetseiten lesen können,
- sich im öffentlichen Nahverkehr einer größeren Stadt zurechtfinden lernen,
- Sicherheit im Umgang mit Bus und Bahn gewinnen,
- Protokolle über den Spielablauf führen können,
- besser mit anderen Schülern zusammen arbeiten und lernen, gemeinsam sinnvolle Entscheidungen zu treffen und dabei kompromissfähig werden,
- sich über die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes (auch kritisch) äußern können.

## Vorbereitung

Um das Spiel erfolgreich und bildungswirksam durchführen zu können, ist eine gründliche Vorbereitung im Unterricht nötig, die es den Schülern möglich macht, die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten zu erwerben. Beispiele für mögliche Fragen und Übungen zu Tarif- und Verkehrslinienplänen sind hier zu finden:

[Link zu 4.2.2 M 31 Beispiele für mögliche Vorbereitungsfragen](#)

## Spielidee und Durchführung

Eine feindliche Agentengruppe, die von einer Gruppe von Schülern gespielt wird, verschwindet mit geheimen Dokumenten im Verkehrsgebiet der jeweiligen Stadt. Sie soll von mehreren Detektivgruppen, die aus den restlichen Schülern gebildet werden, innerhalb einer bestimmten Zeit aufgespürt und gefasst werden. Dabei müssen bestimmte Regeln befolgt werden:



Abbildung 27: Ampelix (Quelle: Continental AG)

Man darf sich nur in einem vorher festgelegten Spielfeld (z.B. einer oder zwei Tarifzonen des Verkehrsnetzes) bewegt werden.

Die Fortbewegung findet mit den Bussen (und eventuell Stadtbahnen) der jeweiligen Stadt statt.

Die Strecken zwischen den einzelnen Haltestellen dürfen nicht zu Fuß zurückgelegt werden, zu Fuß erlaubt ist nur der Wechsel zur gegenüber liegenden Haltestelle.

Rennen ist untersagt.

Alle Gruppen halten sich im Bus immer in der Busmitte, in der Stadtbahn immer im ersten Wagen auf.

Viertelstündlich müssen sich alle Gruppen telefonisch oder per SMS bei einer Zentrale (dem Lehrer) melden und ihren Standort und den nächsten Schritt bekannt geben. Diese Informationen werden dann vom Lehrer an alle anderen Gruppen weiter gegeben. So ist es den Detektivgruppen möglich, sich eine „Strategie“ zu überlegen, um die Agenten ggf. einzukreisen.

Ein Beispiel für den Aufbau der besagten SMS wird im Folgenden gegeben. Allerdings ist es auch möglich, mit den Schülerinnen und Schülern gemeinsam einen Code zu entwickeln, um die Informationen so kurz wie möglich durchgeben zu können.

#### Schüler-SMS:

Fahren mit der Linie \_\_\_\_ Richtung \_\_\_\_\_ und sind gerade an Haltestelle \_\_\_\_\_ vorbeigefahren. Zielhaltestelle: \_\_\_\_\_.

Wir warten an der Haltestelle \_\_\_\_\_ auf Linie \_\_\_\_ . Zielhaltestelle: \_\_\_\_\_.

#### Lehrer-SMS:

Gruppe 1 ist mit der Linie \_\_\_\_\_ zur Haltestelle \_\_\_\_\_ unterwegs. Sie sind gerade an Haltestelle \_\_\_\_\_ vorbeigefahren.  
Gruppe 2 wird von Haltestelle \_\_\_\_\_ aus um \_\_\_\_\_ die Linie \_\_\_\_\_ zur Haltestelle \_\_\_\_\_ betreten.  
Gruppe 3.....

Sowohl der Lehrer als auch die einzelnen Gruppen müssen die Fahrwege mit Uhrzeit, Linie und Haltestelle protokollieren, damit der Spielverlauf bei der Nachbereitung rekonstruiert werden kann. Vorlagen für Schüler- und Lehrerprotokolle finden sich hier:

[Link zu 4.2.3 M 31 Metropoly Spielprotokoll für die Zentrale. , 4.2.4 M 31 Metropoly Spielprotokolle für Schüler](#)

Alle Gruppen starten vom selben Punkt aus; dabei hat die Agentengruppe eine Viertelstunde Vorsprung, bevor die Detektive folgen dürfen. Das Spiel ist beendet, wenn die festgesetzte Spieldauer abgelaufen ist, ohne dass die Agenten gefasst wurden. Dann sind diese Sieger. Das Spiel ist aber auch beendet, wenn eine Detektivgruppe es schafft, die Agenten an einer Haltestelle in Empfang zu nehmen oder zu ihnen in den Bus oder die Bahn steigt, ihnen die geheimen Dokumente abnimmt und das „Codewort“ der Zentrale meldet.

Wird die Agentengruppe weit vor dem Ablauf der festgelegten Zeit gefangen, ist es möglich, das Spiel weiter zu spielen, indem die Detektivgruppe nun die Rolle der Agenten übernimmt, die einstige Agentengruppe zur Detektivgruppe wird, 15 Minuten wartet und dann die Verfolgung aufnimmt. Alle anderen Detektivgruppen werden bei der nächsten Absprache von der Zentrale über den Wechsel informiert.

## Hinweise für die Planung

### Fahrausweise

Es empfiehlt sich, Gruppeneinteilungen so vorzunehmen, dass jede Gruppe mit einem Tages-Gruppen-Ticket der jeweiligen Verkehrsgesellschaft ausgestattet wird.

### Spieldauer

Die Spieldauer sollte vor Beginn festgelegt werden und 4 Stunden nicht überschreiten. Als optimaler Zeitrahmen bietet sich der Vormittag zwischen 9:00 und 13:00 Uhr an.

### Einverständnis der Schulleitung

Da das Spiel außerhalb der Schule gespielt wird, ist eine Absprache mit der Schulleitung dringend erforderlich.

### Einverständnis der Eltern

Zumal die Schüler selbständig unterwegs sind, ist eine lückenlose Aufsicht nicht möglich. Von daher ist es für die Durchführung des Spiels notwendig, die Eltern vorab über das geplante Spiel zu informieren und um das Unterschreiben einer Einverständniserklärung zu bitten. Ein Musterbrief für die Eltern findet sich hier:

[LINK zu 4.3.2 M 31 Metropoly Musterbrief an die Eltern](#)

#### Weitere Informationen:

1.4 Das Verkehrssystem Bus

Das Metropoly Spielpaket kann beim Großraum-Verkehr Hannover (GVH) angefordert werden ([www.gvh.de](http://www.gvh.de)).

### 3.1.4. Anregungen für den Unterricht

#### 3.1.4.1 Den Bus kennen lernen

<b>Absicht:</b> Erste Beschäftigung mit dem Verkehrsmittel Bus	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> kreativ, dokumentierend, handlungsorientiert, forschend	<b>Material:</b> Recyclingmaterialien (Pappe, Plastikkisten, Zeitschriften, etc.), Malblock, Stifte, Digitalkamera, Fotokamera oder Handys, Klebstoff
<b>Teilnehmerzahl:</b> unbeschränkt	<b>Vorbereitung:</b> Material besorgen
<b>Teilnehmeralter:</b> 5-12	<b>Lernort:</b> Klassenraum, Bus
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Kunst, Arbeit-Wirtschaft-Technik,	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsunternehmen
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.3.3.1 Busschule 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen 3.2.3.1 Den Bus gestalten	

Bevor man einen Bus nutzen kann, muss man ihn erst mal kennen lernen. Dazu gibt es mehrere Möglichkeiten, die im Unterricht aufgegriffen werden können:

- einen Bus aus Recyclingmaterial (alte Pappkartons, Plastikkisten, alte Zeitschriften,...) basteln und bekleben
- mit Digitalkameras, Handys oder Fotoapparaten Fotos von unterschiedlichen Bussen machen und anhand derer den Aufbau eines Busses (Türen, Nothämmer, Fahrersitz, Halteknopf etc.) kennen lernen. Später können aus den Fotos Collagen geklebt werden, die im Klassenzimmer oder Schulflur aufgehängt werden. Dabei können auch Unterschiede zwischen Linienbussen, Niederflurbussen, Doppelstockbussen, etc. und deren Funktionen angesprochen werden.
- im Rahmen einer Busschule einen echten Bus von innen und außen betrachten

**Weitere Informationen:**  
1.4 Verkehrssystem-Bus



### 3.1.4.2 Fahrpläne lesen

<b>Absicht:</b> Fahrpläne lesen und verstehen lernen	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> Wissensvermittelnd	<b>Material:</b> Fahr- und Liniennetzpläne, Zugang zum Internet
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 32	<b>Vorbereitung:</b> kostenlose Exemplare beim Verkehrsbetrieb anfordern
<b>Teilnehmeralter:</b> 8-11	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Mathe	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.3 Fahrkarten kaufen 3.1.4.5 Verantwortung übernehmen 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen 3.1.4.1 Metropoly	

Um die Schülerinnen und Schüler mit Fahr- und Liniennetzplänen vertraut zu machen, bietet es sich an, im Unterricht konkret mit diesen zu arbeiten. Bei den meisten Verkehrsbetrieben kann man kostenlose Exemplare bestellen, anhand derer die Schülerinnen und Schüler Fahrtrouten und -zeiten ermitteln lernen können. Auch das Internet kann als Hilfestellung zur Fahrzeitermittlung angesprochen (und gegebenenfalls selbst ausprobiert) werden.



Abbildung 28: Fahrplan (Quelle: Continental AG)

### Mögliche Aufgabenstellung:

Herr und Frau Nebel möchten am nächsten Morgen mit ihren Kindern Sonja und Frank und deren Freunden Timo und in den Zoo fahren. Es gibt 2 Bushaltestellen bei ihnen um die Ecke, sie heißen \_\_\_\_\_ und \_\_\_\_\_.

Sonja möchte unbedingt gegen 10 Uhr im Zoo sein, um bei der Fütterung der Tiger dabei zu sein. Welchen Fahrtmöglichkeiten gibt es, um pünktlich an der Haltstelle Zoo anzukommen? Wie viel müssen sie insgesamt für die Fahrkarten bezahlen? Gibt es auch hier verschiedene Möglichkeiten?

Herrn Nebel ist die ganze Aktion zu früh. Er schläft morgens gerne aus, deshalb verabredet er mit Frau Nebel und den Kindern, sich mit ihnen um 12:00 am Eingang zu treffen. Welchen Bus kann er nehmen?

#### **Weitere Informationen:**

1.4 Das Verkehrssystem Bus

### 3.1.4.3 Fahrkarten kaufen

<b>Absicht:</b> grundlegende Handlungen zur Nutzung von Bussen lernen	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> Wissensvermittelnd, darstellend	<b>Material:</b> Bildmaterial, Videos, Internet
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 32	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> 8-11	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.2 Fahrpläne lesen 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen 3.1.4.1 Metropoly	

Die verschiedenen Möglichkeiten, eine Fahrkarte zu kaufen, können den Schülerinnen und Schülern mit Hilfe von Bildmaterial oder Videos vorgestellt werden. Eine Hilfestellung bietet z.B. das Unterrichtsvideo „Treffpunkt Stadion“ des GVH, das das Informieren über Fahrzeiten im Internet und in der Informationsstelle sowie den Fahrkartenkauf dort und direkt beim Busfahrer thematisiert. Es kann über die Internetseite [www.gvh.de](http://www.gvh.de) direkt bestellt werden.

Später bieten beispielsweise Rollenspiele eine Möglichkeit, das Fahrkartenkaufen zu üben und so Handlungssicherheit zu gewinnen.

**Weitere Informationen:**  
1.4 Das Verkehrssystem Bus  
Unterrichtsvideo „Treffpunkt Stadion“ vom Großraum-Verkehr Hannover ([www.gvh.de](http://www.gvh.de))

### 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen

<b>Absicht:</b> Ängste und Unsicherheiten abbauen, Informationen über den Busfahrer und seinen Arbeitsalltag vermitteln	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> erzählend, Diskussion	<b>Material:</b> -
<b>Teilnehmerzahl:</b> ca. 5-32	<b>Vorbereitung:</b> Busfahrer oder Busfahrerin kontaktieren, ggf. mit der Klasse Fragen sammeln
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 6	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.2 Fahrpläne lesen 3.1.4.3 Fahrkarten kaufen 3.2.3.1 Den Bus gestalten 3.2.3.3 „Schnupperfahrt“ 3.3.3.1 Busschule	

Viele Busfahrer und Busfahrerinnen, die auch Busschulen durchführen, sind bei Anfrage bereit, die Schülerinnen und Schülern in der Klasse zu „besuchen“ und von ihrem Arbeitsalltag zu erzählen, der außer der konkreten Fahraktivität auch Fahrplanauskünfte, Fahrkartenverkauf und vieles mehr beinhaltet. Der direkte Kontakt baut Ängste und Unsicherheiten ab, indem die Distanz zu der fremden Person „Busfahrer“ im Gespräch verringert und Fragen geklärt werden können. So kann ebenfalls die Basis für gegenseitigen Respekt und Verständnis gelegt werden.

### 3.1.4.5 Verantwortung übernehmen

<b>Absicht:</b> selbstverantwortlich einen Ausflug planen lernen	<b>Dauer:</b> 2-3 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, ermittelnd, selbsttätig	<b>Material:</b> Fahrpläne, Liniennetzpläne, Stadtpläne, Zugang zum Internet, Papier und Stifte
<b>Teilnehmerzahl:</b> 5-32	<b>Vorbereitung:</b> Fahr- und Liniennetzpläne besorgen und vorher bereits das Lesen von ihnen geübt haben
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 9	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer, Informationsstellen des Verkehrsbetriebs
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Erdkunde, Geschichte	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.3.3.1 Busschule 3.1.4.2 Fahrpläne lesen 3.1.4.6 Besichtigung eines Busbetriebshofs	

Für Klassen, die das Metropolispiel nicht durchführen können, da sie keine größere Stadt in der Nähe haben oder aus anderen Gründen darauf verzichten, bietet sich die Möglichkeit, eine bevorstehende Exkursion zu planen. Als Zielort kann sowohl ein außerschulischer Lernort wie ein Busbetriebshof gewählt werden, als auch der Ort für die nächste Klassenfahrt. Auch auf diese Weise können Schülerinnen und Schüler Verantwortung übernehmen, das Lesen und Verstehen von Fahrplänen und Liniennetzplänen üben und Möglichkeiten der Informationsbeschaffung über Fahrplanauskünfte im Internet oder Informationsstellen des öffentlichen Nahverkehrs kennen lernen.

### 3.1.4.6 Besichtigung eines Busbetriebshofs

<b>Absicht:</b> durch das Besichtigen eines Busbetriebshofs Hintergründe des Verkehrssystems Bus erfahren	<b>Dauer:</b> 2-4 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> beobachtend, untersuchend, handlungsorientiert, Wissensvermittelnd	<b>Material:</b> evtl. Liste mit Fragen, Papier und Stifte um Notizen zu machen
<b>Teilnehmerzahl:</b> 10-30	<b>Vorbereitung:</b> Termin für die Besichtigung ausmachen, Hin- und Rückweg planen, Eltern über die Exkursion informieren → <i>Link zu M 31 Betriebshofsbesichtigung Musterbrief an die Eltern</i>
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 10	<b>Lernort:</b> Busbetriebshof
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Naturwissenschaften, Arbeitswirtschaftslehre	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.5 Verantwortung übernehmen 3.4.4.3 Schülerrecherche - automobil ohne Öl?	

Manche Verkehrsbetriebe haben große Busbetriebshöfe, welche mit Polstereien, Schreinerien, Waschanlagen und ähnlichem ausgestattet sind. Besonders wenn eine Busschule mit einem Verkehrsbetrieb durchgeführt wurde, ergibt sich für die Klasse oft die Möglichkeit, solch einen Busbetriebshof zu besichtigen. Eine Exkursion wie diese bietet viele Anknüpfungsmöglichkeiten für den späteren Unterricht und sollte – wenn möglich – aufgegriffen werden. Dies kann sowohl mit der ganzen Klasse während der Unterrichtszeit geschehen, als auch mit einzelnen interessierten (Bus-)Schülerinnen und Schülern oder auch mehreren Klassen im Rahmen eines Projektes. Der Weg zum Busbetriebshof mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann von den Schülerinnen und Schülern selbstverantwortlich geplant und ausgearbeitet werden.

Bei einer Busbetriebshofsbesichtigung können Schülerinnen und Schüler „hinter die Kulissen schauen“ und vielleicht das Personal kennen lernen. Auch wird ihre Wahrnehmung für Phänomene des Alltags dadurch geschärft, dass sie Arbeitsabläufe und die technische Ausstattung des Betriebes zu sehen bekommen und mit den Arbeitern in Kontakt treten können. Vielleicht verfügt der Betriebshof über eine Polsterei und es ist möglich, ein Gespräch mit dem Polsterer zu führen, der die von Kindern und Jugendlichen beschmutzten **oder** zerschnittenen Polstermöbel wieder repariert. Hierdurch werden Fragen aufgeworfen und es entsteht Diskussionsbedarf, der in einem späteren Gespräch mit dem Betriebsleiter oder der zuständigen Person, aufgegriffen werden kann. Auch bieten sich so Anknüpfungsmöglichkeiten für die weitere Bearbeitung im Unterricht.

### **Mögliche Anregungen zur Durchführung**

Sinnvoll ist, sich als Lehrkraft vorab darüber zu informieren, welche Möglichkeiten die Besichtigung des Betriebshofs bietet. So kann der Besuch im Unterricht vorbereitet werden und die Möglichkeiten der Besichtigung werden nicht auf einen passiven Durchgang reduziert.

Im Folgenden werden einige Anregungen zur Durchführung gegeben, dabei ist jedoch zu beachten, dass sicher nicht alle der folgenden Vorschläge bei jeder Busbetriebshofsbesichtigung umgesetzt werden können, da sie von den aktuellen Gegebenheiten abhängig sind.

### **Luftverschmutzung deutlich machen**

Um den Schülerinnen und Schülern die Verschmutzung der Luft durch ein Fahrzeug zu verdeutlichen, kann man bei einem Bus einen Abgastest durchführen. Bei laufendem Motor wird ein weißes Tuch vor den Auspuff gebunden und nach einigen Minuten wieder abgenommen. Dieser Versuch berücksichtigt die affektive Seite des Lernens; den Schülern wird deutlich, wie viel „Dreck“ durch die Nutzung von Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln die Luft verschmutzt.

### **Ressourcenverbrauch anhand der Anfertigung neuer Sitze erklären**

Verfügt der Betriebshof über eine Polsterei oder Schreinerei, können mutwillige Zerstörungen von Buseigentum, Verschmutzungen und Gewalttätigkeit besonders sichtbar werden. Hier kann beispielsweise die Höhe der Reparaturkosten angesprochen werden, welche sich in den Fahrpreisen manifestieren. Auch der unnötige Verbrauch von Ressourcen, der ohne das Verhalten der zerstörenden Personen weitaus niedriger sein würde, ist ein wichtiger anzusprechender Aspekt.



Abbildung 29: Beschmierte Sitze (Quelle: Continental AG)

### *Senkung des Wasserverbrauchs durch Regenwasser-Waschanlage*

Manchmal ist es möglich, auch die Waschanlage eines Betriebshofs zu besichtigen. Einige Waschanlagen in Verkehrsbetrieben waschen mit Regenwasser. Hier gibt es die Möglichkeit, umweltgerechtes und verantwortliches Handeln anzusprechen und hervorzuheben, dass es wichtig ist, Handlungsalternativen wie diese zu schaffen, um nachhaltig und zukunftsfähig zu leben.

Als Demonstration kann hier auch die Fahrt durch eine Waschanlage durchgeführt werden.

### **Informationen erfragen zu Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß**

Vielleicht ist es möglich, während der Besichtigung Antworten auf Fragen zu Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission zu bekommen. So kann später bei einem Vergleich von

PKW und Bus nicht nur auf Flächenverbrauch und Insassenzahl, sondern auch auf Benzinverbrauch und Schadstoffausstoß aufmerksam gemacht werden.

### **Nachbereitung**

Das Erlebte sollte auf jeden Fall im Unterricht noch einmal aufgegriffen und nachbereitet werden. Aufgekommene Fragen sollten geklärt werden, wodurch je nach Klassenstufe und Interessen Anknüpfungsmöglichkeiten an neue Inhalte bestehen. Diese könnten beispielsweise sein:

- die ökologischen und sozialen Auswirkungen der gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse und des daraus resultierenden gestiegenen Individualverkehrs, z.B. Klimawandel
- technische Inhalte wie der Aufbau eines Busmotors

#### **Weitere Informationen:**

1.4 Das Verkehrssystem Bus



### 3.1.4.7 Präsentation und Dokumentation von Lernergebnissen

<b>Absicht:</b> wichtige Ereignisse und Lernergebnisse dokumentieren und der Öffentlichkeit zugänglich machen	<b>Dauer:</b> variiert
<b>Art der Aktivität:</b> dokumentierend, kreativ	<b>Material:</b> Plakatwände, große Papp- pen, Kleber, Computer zum Abtippen von Berich- ten, Papier und Stifte
<b>Teilnehmerzahl:</b> unbegrenzt	<b>Vorbereitung:</b> Zeitung/PR-Beauftragte kontaktieren und Treffen ausmachen, Material be- sorgen
<b>Teilnehmeralter:</b> unbegrenzt	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer, Schulflur, Haltestelle, ...
<b>Fächereinbindung:</b> alle	<b>Mögliche Kooperations-  partner:</b> Sparkasse, Bürgerhaus, oder ähnliches als Ausstel- lungsraum
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.3.4 Haltestellenpatenschaft 3.1.4.6 Besichtigung eines Busbetriebshofs	

Lernprozesse und -ergebnisse sollten entsprechend gewürdigt werden. Ereignisse wie eine Busschule oder Busbetriebshofsbesichtigung können und sollten anschließend dokumentiert werden, beispielsweise durch einen Bericht in einer regionalen Zeitung oder der Schüler-/Klassenzeitung. Gleichzeitig kann dies als ein kleines Dankeschön für den Verkehrsbetrieb bzw. andere Kooperationspartner gesehen werden. Hierzu kann die Lehrkraft eine regionale Zeitung kontaktieren oder sich an den PR-Beauftragten des Verkehrsbetriebs selbst wenden.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Dokumentation in Form einer Präsentation von Fotos und Berichten der Schülerinnen und Schüler, die beispielsweise in der Schule oder an Haltestellen ausgestellt werden und so auch andere Klassen und Lehrkräfte in den Lernprozess mit einbeziehen.

### 3.1.4.8 Autofreie Woche

<b>Absicht:</b> Fahrrouten planen lernen, das Leben als gestaltbar erfahren, argumentieren lernen	<b>Dauer:</b> ca. 2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> erstellend, argumentie- rend, Diskussion, vertie- fend	<b>Material:</b> Internetzugang, Fahrpläne und Liniennetzpläne, Stadtpläne, Adressen der Lehrkräfte, der Schule, Papier und Stifte
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 32	<b>Vorbereitung:</b> andere Lehrkräfte infor- mieren, Adressenliste erstellen, Material be- schaffen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 9	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Erdkunde, Naturwissen- schaften	<b>Mögliche Kooperations- partner:</b> andere Lehrkräfte, Eltern
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.2 Fahrpläne lesen 3.1.4.5 Verantwortung übernehmen 3.4.4.3 Schülerrecherche - automobil ohne Öl?	

Nach der Erarbeitung der Kenntnisse über die Planung von Fahrten und Reisen und die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln können die Schüler ihre neuen Kompetenzen in Form eines Projekts für eine aktuelle und wichtige Aufgabe nutzen.

Um die Schüler dabei zu unterstützen, zukunftsfähiges Verhalten und Gestaltungskompetenz zu entwickeln, müssen die Probleme und Aufgaben Ernstcharakter haben. Vielleicht ist es möglich, für Lehrer eine **autofreie Woche** im Schuljahr einzuführen, die von den Schülern organisiert wird. Mögliche Arbeitsaufträge für Schülerinnen und Schüler finden sich hier: [Link zu 4.2.1 M 31 Arbeitsaufträge Autofreie Woche](#)

Die Aufgabenstellung kann selbstverständlich variiert werden. Ist die autofreie Woche für das Kollegium nicht möglich, können ähnliche Aufgaben für die Schüler selbst (z.B. den Weg zu verschiedenen Freizeiteinrichtungen) oder deren Eltern (z.B. der Weg zur Arbeit; der Weg auf den Wochenmarkt) gestellt werden. Es sollte aber immer daran gedacht werden, dass es unglaublich wirkt, wenn die Schüler Verhaltensweisen entwickeln sollen, die von Vorbildern wie Lehrern und anderen Erwachsenen nicht ausgeführt werden!

Projekte wie diese können auch in einem Schulprofil genannt werden.

### 3.1.4.9 Kinderfragen ernst nehmen

<b>Absicht:</b> Schülerinnen und Schüler zum Fragen ermutigen, Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen, eigene Interessen vertreten	<b>Dauer:</b> ca. 2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> Diskussion, überlegend	<b>Material:</b> Karten und Stellwände
<b>Teilnehmerzahl:</b> 10-60	<b>Vorbereitung:</b> „Experten“ kontaktieren und Termin für das Expertenforum festlegen, Kinderfragen sammeln, Raum organisieren, Gesprächsregeln festlegen/wiederholen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b> Schule
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Arbeitswirtschaftslehre	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb, Gemeinde, Lehrkräfte, Eltern, Polizei, Verbände
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.10 Zukunftswerkstatt als Methode, 3.1.4.8 Autofreie Woche, 3.2.4.1 Bilder und Collagen zu Ängsten und Sorgen, 3.3.4.1 Partizipation zu Fragen der Sicherheit	

Gerade bei Aufgaben wie der autofreien Woche für Lehrkräfte werden die Schülerinnen und Schüler oft auf Probleme aufmerksam. Vielleicht sind aber auch bereits durch die eigene Situation als Fahrschülerinnen und Fahrschüler Fragen entstanden, wie

- „Warum fährt nach der 5. Stunde kein Bus nach Hause, aber nach der 6.?“
- „Warum wird kein größerer Bus eingesetzt, wo doch oft so viele Schüler stehen müssen?“
- „Der Weg zur Bushaltestelle führt für viele Schüler über eine stark befahrene Straße. Ist es nicht möglich, hier einen Zebrastreifen anzubringen oder die Haltestelle zu verlegen?“
- „Können wir etwas daran ändern, dass der Radweg neben der Schule ständig durch parkende Autos begrenzt wird?“

Nach der Agenda 21 sollen auch schon Kinder in lokale Entscheidungsprozesse mit einbezogen werden, um sich selbst als mündige Menschen zu erleben, die die Zukunft mitgestalten können. Fragen und Probleme wie die oben aufgezeigten öffnen die Tür zu Mitgestaltungsprozessen und regen Lernprozesse an. Schülerinnen und Schüler müssen motiviert und ermutigt werden, ihre Fragen zu stellen; dieses geht nur, wenn sie sich mit ihren Überlegungen ernst genommen fühlen. Dies kann beispielsweise im Rahmen eines **Expertenforums** in der Schule geschehen, welches folgendermaßen ablaufen kann:

- 1 In einer Unterrichtsstunde werden die Fragen, Wünsche und Anregungen der Schülerinnen und Schüler in Bezug auf das Busfahren gesammelt und strukturiert. Dies kann je nach Ausgangssituation mit einer oder auch mehreren Klassen durchgeführt werden.
- 2 Wird das Forum mit mehreren Klassen gleichzeitig durchgeführt, sollte es in einem größeren Raum der Schule (Aula, Pausenhalle, Musikraum,...) stattfinden, so dass alle Schülerinnen und Schüler Platz finden und die Experten sehen können. Während des Expertenforums haben die Schülerinnen und Schüler dann die Möglichkeit, der Expertengruppe ihre gesammelten Fragen und Wünsche vorzutragen. Die Gruppe kann beispielsweise aus Vertretern der Schulleitung, des Verkehrsbetriebs und/oder des Straßenverkehrsamts bestehen, aber auch Eltern oder Polizei können mit einbezogen werden.
- 3 Die Expertengruppe beantwortet die Fragen und nimmt die Anregungen der Kinder zur Kenntnis. Das Expertenforum hat eine gewisse Verbindlichkeit, indem die „Experten“ sich dazu bereit erklären, die Vorschläge der Kinder zu prüfen und ihnen eine verbindliche Rückmeldung über deren Berücksichtigung zu geben.

**Weitere Informationen:**

1.4 Das Verkehrssystem Bus

### 3.1.4.10 Zukunftswerkstatt als Methode

<p><b>Absicht:</b> Partizipation ermöglichen, zukunftsfähige Alternativen für problematische Situationen suchen, Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen</p>	<p><b>Dauer:</b> 2-3 Tage, bei jüngeren Schülerinnen und Schülern ggf. kürzer</p>
<p><b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, Diskussion, partizipativ, überlegend, kreativ</p>	<p><b>Material:</b> Flipcharts oder Tafel, Stifte, Kreide, große Papierbögen</p>
<p><b>Teilnehmerzahl:</b> 5-30</p>	<p><b>Vorbereitung:</b> Gruppenaufteilung, Gesprächsregeln erarbeiten</p>
<p><b>Teilnehmeralter:</b> ab 8</p>	<p><b>Lernort:</b> Klassenraum</p>
<p><b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Politik, Arbeitswirtschaftslehre, Naturwissenschaften</p>	<p><b>Mögliche Kooperationspartner:</b> für die Umsetzungsphase: Verkehrsbetrieb, Gemeinde, Verbände und Behörden, Eltern</p>
<p><b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.9 Kinderfragen ernst nehmen 3.1.4.8 Autofreie Woche 3.4.3.2 Autofreie Woche für Lehrer</p>	

Eine Methode, Vorschläge auszuarbeiten, die für die Verbesserung der Situation in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel sorgen könnten und dabei die Einflussnahme und Beteiligungsmöglichkeiten von Schülern in der Gesellschaft auszuweiten, ist die **Zukunftswerkstatt**. Informationen für Ablauf und Durchführung sind hier zu finden:

[Link zu 4.1.1 M 31 Zukunftswerkstatt als Methode](#)

### 3.1.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern

#### Elternerfahrungen nutzen

Um Kindern erste Einblicke in die alltägliche Busnutzung zu geben, können Eltern eingeladen werden und von ihren Erfahrungen mit dem Busfahren berichten. Vielleicht arbeitet ein Elternteil in einem Verkehrsbetrieb, ist selbst Busfahrer bzw. Busfahrerin und kann in der Klasse aus seinem Alltag berichten und „Expertenwissen“ in die Diskussion einbringen. Nicht nur Lehrkräfte sollten versuchen, die Zusammenarbeit mit den Eltern zu fördern und solche Gelegenheiten aufzugreifen. Auch Eltern, die im öffentlichen Nahverkehr arbeiten oder viel mit Busfahren zu tun haben, können beispielsweise bei einem Elternabend auf die zuständige Lehrkraft zukommen und ihre Mitarbeit bei Busprojekten anbieten.

#### Eltern informieren

Bei dem Spiel Metropoly sind die Schülerinnen und Schüler selbständig unterwegs, darum ist eine lückenlose Aufsicht nicht möglich. Anhand des folgenden Briefes können die Eltern vorab über das geplante Spiel informiert und um das Unterschreiben einer Einverständniserklärung gebeten werden:

*[Link zu 4.3.2 M 31 Metropoly Musterbrief an die Eltern](#)*

### 3.1.6 Anregungen für Busfahrer, Busfahrerinnen und Verkehrsbetriebe

#### Besuch in einer Klasse

Nicht nur im Rahmen einer Busschule sollte sich der Busfahrer und Busfahrerinnen Zeit dafür nehmen, die Fragen der Schülerinnen und Schüler zu beantworten, den Bus als ihr „Arbeitsmittel“ vorzustellen und von ihrem Arbeitsalltag zu erzählen. Es kann genauso sinnvoll sein, die Schülerinnen und Schüler im Unterricht zu besuchen. Oft wollen Schülerinnen und Schüler dem Fahrer etwas erzählen, was sie schon immer einmal sagen wollten, und auch der Fahrer kann das ein oder andere Erlebnis preisgeben – manchmal zum Schmunzeln und Lachen, gelegentlich aber auch zum ernsten Nachdenken. Nach diesen ein bis zwei Stunden wissen alle mehr voneinander. Es wird Vertrauen zwischen den Schülerinnen und Schülern und dem Fahrpersonal geschaffen und den Kindern so die Möglichkeit gegeben, mit den sonst so anonymen Busfahrerinnen und Busfahrern in Kontakt zu kommen. Auch Busfahrerinnen und Busfahrer haben so die Möglichkeit, die sonst so oft als wild, laut und nervend erlebten Kinder näher kennen zu lernen, womit der erste Schritt für ein besseres Verhältnis gesetzt ist.

Einige wichtige Hinweise, die beim Berichten vor einer Schülergruppe beachtet werden sollten, können hier gefunden werden:

*[Link zu 4.1.1 M 31 Hinweise für das Erzählen vor der Klasse](#)*

## 3.2 Neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler

### 3.2.1 Problemlage

Durch den Eintritt in die Schule oder durch den Wechsel an eine weiterführende Schule machen Schülerinnen und Schüler erste Erfahrungen mit dem Schulbus. Diese Situation ist für viele mit Unsicherheiten und Ängsten verbunden, denn im Schulbus entstehen häufig Konflikte mit älteren Schülern. Aber auch das Verkehrsmittel selber und die damit verbundenen Abläufe sind noch unbekannt. Statt der Fahrt mit dem Schulbus wird von einigen Eltern und Schülern die private Beförderung bevorzugt, die allerdings das Unfallrisiko vor der Schule erhöht. So bietet sich die Einbindung der Eltern in Fragen des Schulbusverkehrs von Anfang an an. Auch bei den Schülern kann die Frage privater Verkehr oder Schulbus zum Nachdenken über den Sinn öffentlicher Verkehrsmittel anregen (siehe auch 1.4. und 3.4 Mobilität unter der Perspektive der Nachhaltigkeit).

Je nachdem, ob die Schule im städtischen oder ländlichen Raum liegt, und ob ein eigener Schulbusverkehr organisiert ist, oder ob er in den Linienverkehr integriert ist, ergeben sich verschiedene Anforderungen an die Vorbereitung neuer Busschüler. Der Anteil der Fahrschülerinnen und Fahrschüler in einer Klasse wirkt sich darauf aus, ob die Vorbereitung im Klassenverband erfolgt oder als Projekt speziell für betroffene Schülerinnen und Schüler umgesetzt wird.



Abbildung 30: Schulbus (Quelle: Continental AG)

Die nachfolgenden Anregungen beziehen sich auf all diese unterschiedlichen Situationen. Viele der hier genannten Gestaltungsmöglichkeiten werden auch in den anderen Gestaltungsfeldern angesprochen. Dieses Feld konzentriert sich auf die besonderen Anforderungen, die sich für neue Busschülerinnen und Busschüler ergeben. Im Vordergrund stehen hier deshalb der Umgang mit Unsicherheiten und Ängsten sowie die Freude am Busfahren und das Entdecken der neuen Freiheiten.



### 3.2.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten

Schulkinder auf ihre neue Rolle als Fahrschülerinnen und Fahrschüler vorzubereiten, spielt für die Entwicklung eines verkehrssicheren Verhaltens und einer positiven Einstellung gegenüber der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eine große Rolle. Bei der Vorbereitung neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- die Schülerinnen und Schüler zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel befähigen und motivieren,
- den Busfahrer bzw. die Busfahrerin mit seinen/ihren Aufgaben als zentrale Person im Schulbusverkehr vorstellen,
- die Kinder in ihrer neuen Situation als Busschülerinnen und -schüler ernst nehmen und ihnen dabei helfen, sich zu artikulieren und ihre Ängste abzubauen,
- den sozialen Zusammenhalt zwischen den Busschülerinnen und Busschülern stärken,
- das Selbstbewusstsein der Kinder und Jugendlichen stärken,
- den Schülerinnen und Schülern helfen, soziale Kompetenzen wie Durchsetzungsvermögen und Fähigkeit zur Rücksichtnahme zu entwickeln.

### 3.2.3 Anregungen für spezielle Projekte

#### 3.2.3.1 Den Bus gestalten

<b>Absicht:</b> Identifikationsmöglichkeiten mit dem Bus schaffen, Ängste abbauen, Sachbeschädigung vorbeugen	<b>Dauer:</b> 2-3 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> gestaltend, kreativ, spielerisch	<b>Material:</b> Bilder, Poster, Tesafilm, Fingerfarben, Bus
<b>Teilnehmerzahl:</b> 10-32	<b>Vorbereitung:</b> Kontakt mit Verkehrsbetrieb aufnehmen, Termin absprechen, Material besorgen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 5	<b>Lernort:</b> Bus
<b>Fächereinbindung:</b> Kunst, Sachunterricht	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb, Eltern
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.1 Den Bus kennen lernen 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen 3.2.3.3 „Schnupperfahrt“ 3.3.3.1 Busschule	

Ist an einer Schule ein eigener Schulbusverkehr organisiert, bei dem tagtäglich die gleichen Busse und Busfahrer/Busfahrerinnen eingesetzt werden, kann die kreative Gestaltung des Schulbusses durch die neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler eine Möglichkeit sein, sich mit dem konkreten Verkehrsmittel zu identifizieren. So können Ängste reduziert und gegebenenfalls Sachbeschädigungen vorgebeugt werden, denn was man mag, beschädigt man nicht.

Für ein Projekt dieser Art sollte die Lehrkraft mit dem Verkehrsbetrieb Kontakt aufnehmen und einen Termin vereinbaren, an dem der Busfahrer bzw. die Busfahrerin mit dem Schulbus an die Schule kommt und den Kindern die Möglichkeit gibt, beispielsweise selbst gemalte Bilder oder Collagen im Innenraum aufzuhängen und den Bus somit zu „ihrem eigenen“ zu machen. Manchmal bietet es sich auch an, einige Außenscheiben mit Fingerfarben zu bemalen; diese hinterlassen keine bleibenden Spuren und verschwinden beim nächsten Regen oder in der Waschanlage wieder. Ein Motto könnte beispielsweise „Unser Traumbus“ lauten.

Wenn auch der Busfahrer oder die Busfahrerin sich bei dieser Aktion beteiligt, kann er so Kontakt zu den einzelnen Schülerinnen und Schülern aufnehmen. Das gegenseitige kennen lernen und die Identifikation mit dem Bus als „unserem Schulbus“ können Ängste auf Seiten der Kinder abbauen, Distanz zwischen Schülern und Busfahrer bzw. Busfahrerin verringern und die Basis für gegenseitigen Respekt bereiten.

### 3.2.3.2 Patenschaften zwischen Älteren und Jüngeren

<b>Absicht:</b> Ängste der neuen Fahr- schülerinnen und Fahr- schüler abbauen, soziale Kontakte aufbauen	<b>Dauer:</b> über ein Schuljahr
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, kom- munikativ	<b>Material:</b> -
<b>Teilnehmerzahl:</b> unbegrenzt	<b>Vorbereitung:</b> ältere Schülerinnen und Schüler über die Möglich- keit der Patenschaft in- formieren, Aufgaben er- läutern
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 9	<b>Lernort:</b> Schulweg und Schule
<b>Fächereinbindung:</b> Deutsch, Sachunterricht	<b>Mögliche Kooperations- partner:</b> ältere Schülerinnen und Schüler
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.3.1 Buslotsenprogramme	

Gerade in den ersten Tagen und Wochen fühlen sich neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler noch besonders unsicher. Ältere Busschüler, die die Jüngeren an der Haltestelle in Empfang nehmen und auch im Schulbus als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, können helfen, diese Unsicherheiten zu verringern und als Vorbild im Hinblick auf verkehrssicheres Verhalten fungieren. Durch solche Patenschaften werden Verständigungskompetenzen entwickelt, aber auch das soziale Miteinander gefördert, insbesondere die Verantwortungsübernahme der älteren Schülerinnen und Schüler.

Patenschaften sollten von älteren Schülerinnen und Schülern freiwillig übernommen werden. Es ist sinnvoll, dass diese sich bereits am Ende des vorangehenden Schuljahres bereit erklären, so dass Zuständigkeiten schon vorab geklärt und beispielsweise in einem „Vertrag“ festgelegt werden können. Diese beinhalten:

- sich zu betreuenden neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu Beginn des neuen Schuljahres vorstellen,
- an der Haltestelle und im Bus Ansprechpartner bei Fragen und Problemen sein,
- verkehrssicheres Verhalten zeigen und dem „Patenkind“ erklären.

Sind diese Aufgaben geklärt, können die neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler gleich am ersten Schultag des neuen Schuljahres auf die Hilfe der „Größeren“ zurückgreifen.

### 3.2.3.3 „Schnupperfahrt“

<b>Absicht:</b> schon vorab den Schulweg mit dem Bus und die Haltestelle kennen lernen	<b>Dauer:</b> ca. 2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, Wissensvermittelnd, beruhigend	<b>Material:</b> Bus
<b>Teilnehmerzahl:</b> ein bis zwei Schulklassen	<b>Vorbereitung:</b> Termin für die Fahrt mit dem Verkehrsbetrieb absprechen, Eltern informieren, sich ggf. über die Einstiegshaltestellen der Kinder informieren
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 6	<b>Lernort:</b> Schulweg
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Gemeinschaftskunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb, Eltern
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.4 Einen Busfahrer oder eine Busfahrerin kennen lernen, 3.3.3.1 Busschule	

Es kann für Schülerinnen und Schüler eine wertvolle Erfahrung sein, eine Busfahrt zur neuen Schule zu unternehmen, bevor sie zu Fahrschülern werden. Dies bietet sich besonders beim Wechsel an eine weiterführende Schule an und kann so am Ende der 4. Klasse organisiert werden. Sollten Kinder bereits beim Eintritt in die Grundschule zu Fahrschülerinnen und Fahrschülern werden, können die Eltern oder auch der Kindergarten diese Aufgabe übernehmen.

Für die Fahrt sollte auf jeden Fall die Buslinie genutzt werden, welche die neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler im nächsten Schuljahr zur Schule fahren wird. Das kann entweder ein reiner Schulbus sein, der vom Verkehrsbetrieb speziell für die Fahrt zu und von der Schule gestellt wird. Oder die Fahrt findet mit einem Linienbus statt, den auch noch andere Personen benutzen. Wenn sich die Möglichkeit bietet, können auch die Haltestellen der einzelnen Kinder angefahren werden.

Wichtig ist, dass dieser Ausflug sowohl einen ersten Eindruck des Schulweges mit dem Bus, als auch das vertraut machen mit der Situation an der Haltestelle vor Ort umfasst. Die Zielsetzungen können dabei variieren: Manchen Lehrkräften kommt es nur auf das Kennen lernen des neuen Schulwegs an, andere integrieren bereits erste sicherheitsrelevante Elemente einer Busschule. Die konkrete Umsetzung hängt dabei von finanziellen wie auch zeitlichen Aspekten des Verkehrsbetriebs und auch der Schule ab.

### 3.2.3.4 Haltestellenpatenschaft

<b>Absicht:</b> Verantwortungsübernahme fördern, Identifikation mit einem Teil des Verkehrssystems Bus aufbauen, Arbeitsergebnisse ausstellen	<b>Dauer:</b> über ein Schuljahr bzw. dauerhaft
<b>Art der Aktivität:</b> pflegend, gestaltend	<b>Material:</b> Besen, Kehrblech, Eimer, Putzmittel, ggf. Farbe zum streichen, Bilder, Collagen, Texte
<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Vorbereitung:</b> mit der Gemeinde, Schulbusträger und dem Verkehrsunternehmen in Kontakt treten
<b>Teilnehmeralter:</b>	<b>Lernort:</b> Schule, Haltestelle
<b>Fächereinbindung:</b> Kunst, Biologie, Deutsch, Sachunterricht	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Gemeinde, Schulbusträger und Verkehrsunternehmen
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.4.1 Bilder und Collagen zu Ängsten und Sorgen 3.2.4.2 Die Fahrtroute kennen lernen durch Malen und Fotografieren	

Manchmal ist es möglich, eine „Patenschaft“ für eine Haltestelle bei der Gemeinde bzw. beim Schulbusträger zu beantragen. Diese beinhaltet nicht nur die Pflege durch Schülerinnen und Schüler der Schule, sondern gibt beispielsweise auch die Möglichkeit, langfristig an – für Werbezwecke vorgesehenen – Plakatwänden Bilder, Collagen und selbst verfasste Texte der Kinder auszustellen und diese somit öffentlich zu machen. Die Identifikation mit der „eigenen“ Haltestelle und die damit verbundenen Aufgaben fordern von den Schülerinnen und Schülern Verantwortungsübernahme und ermöglichen gleichzeitig, ein Stück Umwelt selbstverantwortlich zu gestalten.



Abbildung 31: Haltestelle (Quelle: Continental AG)

### 3.2.3.5 Aktion „Kleine Füße“

<b>Absicht:</b> den gesamten Schulweg zu Fuß sicherer gestalten	<b>Dauer:</b> über das ganze Schuljahr
<b>Art der Aktivität:</b> gestaltend	<b>Material:</b> Sprühfarbe, Schablonen
<b>Teilnehmerzahl:</b> unbegrenzt	<b>Vorbereitung:</b> alle Schulen in Niedersachsen wurden im ersten Jahr der Aktion mit Schablonen ausgestattet
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 5	<b>Lernort:</b> Schulweg
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Polizei, Landesverkehrswacht, ADAC, Gemeindeunfallversicherungsverbände, Gemeinde, Kindergarten, Schulelternrat
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.3.3.1 Busschule	

Die Aktion „Kleine Füße – sicherer Schulweg“, die es unter diesem Namen nur in Niedersachsen gibt, dient der Unfallprävention der Schulanfängerinnen und Schulanfänger. An geeigneten Örtlichkeiten im Verlauf des Schulweges werden gelbe Farbmarkierungen in Form von kleinen Füßen angebracht, die den Kindern den Weg von Gefahrenstellen weg zu gefahrenreduzierten Querungsstellen weisen sollen. Die Markierungen sollen eine Länge von wenigen Metern nicht überschreiten und dürfen grundsätzlich nicht auf die Fahrbahn oder Radwege aufgesprüht werden. Beteiligt sind auf Landesebene grundsätzlich alle Kooperationspartner (s. o.).

Wichtig ist, dass sowohl den Kindern als auch den Eltern der Sinn und Zweck der Markierungen verständlich erläutert wird, damit der Schulweg durch die kleinen Füße sicherer gestaltet werden kann.

### 3.2.4 Anregungen für den Unterricht

#### 3.2.4.1 Bilder und Collagen zu Ängsten und Sorgen

<b>Absicht:</b> Ausdrucksmöglichkeiten für Ängste bieten, positive Aspekte des Busfahrens zur Sprache bringen	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> kreativ, überlegend	<b>Material:</b> Stifte, Farben, Papier, Pappe, alte Zeitschriften
<b>Teilnehmerzahl:</b> Klassengröße	<b>Vorbereitung:</b> Material besorgen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 6	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Kunst, Sachunterricht, Deutsch	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.3.4 „Haltestellenpatenschaft“ 3.2.3.1 Den Bus gestalten 3.1.4.9 Kinderfragen ernst nehmen	

Die neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler sollten ermutigt werden, ihre Erfahrungen und Erwartungen in Hinblick auf das Busfahren zu formulieren. Das Malen von Bildern, das Basteln von Collagen oder das Verfassen eigener Texte können gute Ausdrucksmöglichkeiten für Ängste und Unsicherheiten sein, aber auch das Positive, Herausfordernde an der neuen Situation herausstellen. Die Frage „Was wünscht ihr euch vom Busfahren?“ sollte Teil der Aufgabenstellung sein, denn so können gleichzeitig Anforderungen an Mitfahrende, wie andere Schulkinder, Erwachsene aber auch den Busfahrer/die Busfahrerin formuliert werden. Werden die Ergebnisse an passender Stelle veröffentlicht, fühlen sich die Schülerinnen und Schüler nicht nur ernst genommen, sondern können auch Mitfahrende von den Wünschen der neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler erfahren und gegebenenfalls danach handeln. Die Ausstellung an der Plakatwand einer Bushaltestelle stellt nur eine Möglichkeit dar. Diese kann beispielsweise im Rahmen einer „Haltestellenpatenschaft“ genutzt werden!



### 3.2.4.2 Die Fahrtroute kennen lernen durch Malen und Fotografieren

<b>Absicht:</b> sich auf dem Schulweg orientieren lernen, die Aufmerksamkeit auf die Umwelt lenken	<b>Dauer:</b> Dokumentation: über einige Tage hinweg Schulwegrekonstruktion: eine Stunde
<b>Art der Aktivität:</b> beobachtend, dokumentierend, kreativ, sensibilisierend	<b>Material:</b> Stifte, Papier, Pappe, Schere, Klebstoff, Fotos
<b>Teilnehmerzahl:</b> Klassengröße	<b>Vorbereitung:</b> -
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 6	<b>Lernort:</b> Schulbus und Klassenzimmer
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Kunst, Deutsch	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.3.4 Haltestellenpatenschaft 3.2.4.3 Fahrtroute kennen lernen durch Beschäftigung mit Kartenmaterial	

Zu wissen, welchen Weg der Schulbus fährt und sich auf der Strecke orientieren zu können, gibt Sicherheit und Selbstvertrauen. Um die Fahrtroute besser zu verstehen, können Schülerinnen und Schüler beispielsweise die Aufgabe bekommen, an zwei bis drei Tagen auf der Busfahrt ihre Umgebung genau zu betrachten. Durch Fotografieren oder Malen sollen von allen Schülerinnen und Schülern auffallende Orientierungspunkte dokumentiert werden. Im Unterricht kann anschließend der Fahrtweg anhand der festgehaltenen Punkte wie beispielsweise einem Supermarkt, einem Briefkasten, verschiedenen Haltestellen, einem großen alten Baum oder einer Tankstelle beschrieben werden.

Diese Aufgabenstellung kann gut an den ersten Tagen als Fahrschülerinnen und Fahrschüler durchgeführt werden, denn sie lenkt die Aufmerksamkeit der Kinder auf ihre Umwelt und kann so entstehende Angstgefühle oder Streitgespräche, die aus Langeweile angefangen werden, vermindern.

### 3.2.4.3 Die Fahrtroute kennen lernen durch die Beschäftigung mit Kartenmaterial

<b>Absicht:</b> die Fahrtroute abstrakt kennen lernen, die grundlegenden Kartensymbole verstehen lernen	<b>Dauer:</b> 1-2 Stunden
<b>Art der Aktivität:</b> untersuchend, Wissensvermittelnd,	<b>Material:</b> Kartenmaterial (Stadt- und Landkarten), Lineal
<b>Teilnehmerzahl:</b> Klassengröße	<b>Vorbereitung:</b> Material beschaffen,
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Erdkunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.4.2 Die Fahrtroute kennen lernen durch Malen und Fotografieren	

Die Fahrtroute kann auch abstrakt auf Stadtplänen und Landkarten betrachtet werden und es können eigene Skizzen des Weges und der Umgebung angefertigt werden. Helfend können hier Leitfragen sein, wie

- „Welches ist der kürzeste Weg von der Schule zum Schwimmbad. Nenne die einzelnen Straßen, durch die ihr gehen/fahren müsst!“
- „Wie viel Kilometer Luftlinie sind zwischen Franks Haus in der xxx Straße und der Schule? Wie lang ist er Weg ungefähr, wenn man mit dem Fahrrad fährt?“

Die andere Perspektive, aus der die Schülerinnen und Schüler so ihren Schulweg sehen und die Beschäftigung mit den Symbolen und Maßstäben, mit denen Kartenmaterial arbeitet, eröffnet neue Sichtweisen. Ziele sind nicht nur Handlungssicherheit zu entwickeln, sondern auch zu verstehen, dass sich das Leben der Menschen in Räumen vollzieht und zu lernen, sich in diesen zu orientieren und sie gegebenenfalls mit Hilfsmitteln erschließen zu können.

### 3.2.4.4 Zukunftswerkstatt: Wünsche neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler

<b>Absicht:</b> Beteiligungsmöglichkeiten geben und dadurch Ängste abbauen, Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen	<b>Dauer:</b> 2-3 Tage, bei jüngeren Schülerinnen und Schülern ggf. kürzer
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, Diskussion, partizipativ, überlegend, kreativ	<b>Material:</b> Flipcharts oder Tafel, Stifte, Kreide, große Papierbögen
<b>Teilnehmerzahl:</b> 5-30	<b>Vorbereitung:</b> Gruppenaufteilung, Gesprächsregeln erarbeiten
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Politik, Arbeitswirtschaftslehre, Naturwissenschaften	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> für die Umsetzungsphase: Verkehrsbetrieb, Gemeinde, Verbände und Behörden, Eltern
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.8 Autofreie Woche 3.1.4.9 Kinderfragen ernst nehmen 3.4.3.2 Autofreie Woche für Lehrer	

Die Wünsche neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Hinblick auf zukünftiges Busfahren resultieren oft einerseits aus bereits gemachten Erfahrungen, andererseits aus Ängsten und Sorgen. In einer Zukunftswerkstatt können Schulkinder ihre Kritik am Bestehenden anbringen, ihre Wünsche formulieren und Alternativvorschläge entwickeln. Diese können gegebenenfalls sogar verwirklicht werden, wie folgendes Beispiel zeigt:

Informationen für Ablauf und Durchführung einer Zukunftswerkstatt sind hier zu finden:

[Link zu 4.1.2 M 31 Zukunftswerkstatt als Methode.](#)

### 3.2.4.5 Angst vor Aggression vermindern

Viele neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler haben Angst vor Konflikten und Streitereien im Bus und wissen nicht, wie sie sich in solchen Situationen am besten verhalten können. Anregungen zur Bearbeitung dieser Problemstellungen finden sich im Gestaltungsfeld „Umgang mit Aggression“. Informationen siehe auch: 3.5 Umgang mit Aggression

### 3.2.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern

#### Elternabend

Wenn es um die Vorbereitung neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler geht, sollte auch ein Elternabend stattfinden, bei dem die Eltern über die Problemlage und die daraus entstehenden Gestaltungsmöglichkeiten informiert werden, so dass sie Unterrichtsaktivitäten und spezielle Projekte besser verstehen und unterstützen können. Wenn möglich, sollte auch ein Vertreter des Verkehrsbetriebs, mit dem zusammen gearbeitet wird, eingeladen werden. Solch ein Elternabend kann folgendermaßen aussehen: [Link zu M 32 Gliederung eines Elternabends](#).

#### Den Schulweg üben

Ein Kind, das mit dem Bus zur Schule fahren will, muss zuerst einmal ein sicherer Fußgänger sein. Am besten lernen Kinder, wenn sie selbst etwas ausprobieren dürfen; deshalb ist es wichtig, dass ein vertrauter Erwachsener ihnen schon früh das richtige Verhalten vor-macht und ihre Versuche, etwas richtig zu machen, begeistert aufnimmt und kommentiert. Sie sollten Ihrem Kind ermöglichen, sich von Anfang an sicher und eigenständig im Straßenverkehr zu bewegen. Auch der kombinierte Fuß- und Busweg zur Schule kann gemeinsam mit Eltern und Kind geplant und geübt werden, dabei gilt es folgendes zu beachten:

- Nehmen sie sich Zeit, um gemeinsam mit Ihrem Kind den sichersten Weg zur Haltestelle abzugehen und es auf Gefahrenstellen wie Zebrastreifen, parkende Autos am Straßenrand etc. aufmerksam zu machen.
- Üben Sie an der Haltestelle gemeinsam das Warten. Überlegen sie zusammen mit ihrem Kind, was man alles Interessantes an der Haltestelle tun kann, ohne herumzulaufen. Sprechen Sie auch Gefahrensituationen an (als Orientierung können die einzelnen Elemente der Busschule zu Rate gezogen werden. Siehe: 3.3.3.1 Busschule: Eine Kooperation zwischen Verkehrsbetrieb und Schule) und machen sie deutlich, dass es besser ist, einmal zu spät zu kommen, als sich riskant zu verhalten.

#### Der Elternbegleitschein

Einige Verkehrsbetriebe bieten kostenlose Elternbegleitscheine an, mit denen Eltern ihre Kinder einige Tage bei der Schulbusfahrt begleiten können. So können Sie Ihren Kindern Sicherheit bieten und sich selbst ein Bild vom Schulbusverkehr Ihres Kindes machen. Nehmen Sie bei Interesse Kontakt mit dem Verkehrsbetrieb vor Ort auf! Falls Scheine dieser Art noch nicht existieren, ist man Ihnen dort sicher für die Anregung zur Einführung eines Elternbegleitscheins dankbar, denn auch dem Verkehrsbetrieb sind verständnisvolle und zufriedene Eltern wichtig.

### **3.2.6 Anregungen für Busfahrer, Busfahrerinnen und Verkehrsbetriebe**

#### **Extra Sitzplätze schaffen**

Ein Verkehrsbetrieb kann durch die Einrichtung festgelegter Sitzplätze für neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler im Schulbus dazu beitragen, dass diese sich sicherer fühlen und Unfälle durch Stehen oder Herumlaufen im Gang vermieden werden. Auch wird so Konflikten bei der Inanspruchnahme der Sitzplätze zwischen älteren und jüngeren Schülerinnen und Schülern vorgebeugt. Die Kennzeichnung kann beispielsweise durch unterschiedliche Polsterfarben oder farbige Klebepunkte auf den Sitzrückseiten erfolgen; genauso gut können aber auch die ersten 5 -10 Reihen für neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler reserviert werden.

#### **Persönliche Begrüßung**

Wenn der Busfahrer oder die Busfahrerinnen sich morgens die Zeit nimmt, alle einsteigenden Kinder mit Handschlag und Namen zu begrüßen, kann sich schnell ein persönliches Verhältnis entwickeln, welches die Stimmung im Bus positiv beeinflusst. Zum Lernen der Namen kann der Busfahrer oder die Busfahrerinnen (oder die zuständige Lehrkraft) beispielsweise bei einer Busschule (3.3.3.1 Busschule: Eine Kooperation zwischen Verkehrsbetrieb und Schule) Namensschilder verteilen, die in den nächsten Wochen getragen werden sollten.

Die Schülerinnen und Schüler fühlen sich durch die persönliche Begrüßung ernst genommen und anerkannt. Dieser achtungsvolle Umgang miteinander kann die Einstellung der Kinder zum Busfahren ändern und auch für den Busfahrer bzw. die Busfahrerinnen ein positives Erlebnis darstellen. Dadurch, dass sich die Anonymität zwischen Schülerinnen und Schülern und dem Busfahrer bzw. der Busfahrerinnen verringert, entstehen neue Handlungsalternativen bei Konflikten im Bus und es wird Sachbeschädigungen vorgebeugt.

#### **Elternbegleitschein**

Einige Eltern haben den Wunsch, ihre Kinder in ihren ersten Tagen als Fahrschüler zu begleiten. Sie möchten sich selbst ein Bild vom Schulbusverkehr machen und wollen darüber hinaus Kindern Sicherheit bieten. Dies hat den zusätzlichen Vorteil, dass Eltern nach ihrer Teilnahme am Schulbusverkehr die Situation und Handlungsmöglichkeiten des Busfahrers/der Busfahrerinnen besser nachvollziehen können. Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, interessierten Eltern einen kostenlosen Elternbegleitschein auszustellen.

## 3.3 Sicherheit

### 3.3.1 Problemlage

Die drängelnde Menge wartet auf den anfahrenden Schulbus. Eine Schülerin, die zu spät gekommen ist, hetzt über die Fahrbahn. Situationen, die die Sicherheit gefährden, gehören leider zum Alltag vieler Schulbusfahrten. In der Regel sind Eltern, Lehrer und Busfahrer vor allem um die jüngsten Verkehrsteilnehmer besorgt. Die können oft Gefahrensituationen noch nicht richtig einschätzen, sind motorisch unruhig und durch ihre geringe Körpergröße in den Toten Winkeln vor und hinter Bussen besonders schlecht zu sehen.

Dennoch: Der Schulbus ist und bleibt das sicherste Verkehrsmittel für den Schulweg! Nur 5,8 Prozent aller Unfälle auf Schulwegen passieren im Schulbusverkehr<sup>8</sup>. Wenn die wichtigsten Verhaltensregeln an den Bushaltestellen und im Bus mit den Schülerinnen und Schülern zusammen erarbeitet und geübt werden, kann das Busfahren für alle Beteiligten zu einer sicheren Sache werden.

---

<sup>8</sup> Bundesverband der Unfallkassen (2005): Statistik-Info zum Unfallgeschehen 2004, [http://www.unfallkassen.de/files/510/Statistik-Info\\_zum\\_Schuelerunfallgeschehen\\_2005.pdf](http://www.unfallkassen.de/files/510/Statistik-Info_zum_Schuelerunfallgeschehen_2005.pdf)

### **3.3.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten**

Sicheres Verhalten kann man nicht durch Arbeitsblätter und Regellisten lernen. Gefahrensituationen müssen für die Schülerinnen und Schüler nachvollziehbar dargestellt und mögliche Verhaltensweisen erarbeitet werden. Das Ziel ist es, den Schülerinnen und Schülern durch risikobewusstes und eigenverantwortliches Verhalten eine sichere Teilnahme am Schulbusverkehr zu ermöglichen.

Dies geschieht am besten direkt vor Ort, d.h. an Haltestellen und in einem Bus. Viele Verkehrsbetriebe bieten dazu mit ihren „Bus-Schulen“ die Möglichkeit, praxisnah Sicherheitsaspekte mit Schulklassen zu thematisieren. Solche Kooperationsmöglichkeiten sollten unbedingt genutzt werden!

Gestaltungsmöglichkeiten gibt es aber auch für Verkehrsbetriebe, Behörden und Schulleitungen. Viele Gefahrensituationen können durch organisatorische oder bauliche Maßnahmen vermieden werden. Von schulischer Seite besteht die Möglichkeit, den Schulschluss so mit Ritualen zu gestalten, dass unnötige Hektik und aufgestaute motorische Bedürfnisse nicht zum Sicherheitsproblem werden.

### 3.3.3 Anregungen für spezielle Projekte

#### 3.3.3.1 Busschule: Eine Kooperation zwischen Verkehrsbetrieb und Schule

<b>Absicht:</b> Sichere Verhaltensweisen im Schulbusverkehr erlernen Hintergrundwissen zu organisatorisch oder technischen Details des Busverkehrs erlangen Den Busfahrer als Kontaktperson erleben	<b>Dauer:</b> 1 h Vorbereitung 2 h Durchführung 1 h Nachbereitung
<b>Art der Aktivität:</b> untersuchend, forschend	<b>Material:</b> Hütchen oder Dummys, evtl. ein kleines Geschenk des Verkehrsbetriebes an die Kinder
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b> Kontakt zwischen Schule und Verkehrsbetrieb herstellen, Termine vereinbaren, Ablauf klären
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 6	<b>Lernort:</b> Haltestelle, Schulbus
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Gemeinschaftskunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Schule, Verkehrsbetrieb, Polizei, Verkehrswachten
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.3.5 Aktion „kleine Füße“	

Die Sicherheit in Schulbussen ist eines der wichtigsten Anliegen von Verkehrsbetrieben im öffentlichen Personennahverkehr. Viele stellen daher Mitarbeiter frei, die mit Schulklassen sicheres Verhalten trainieren. In der Regel kommen sie dazu mit einem Bus und Präsentationsmaterial zu den Schulen.

Für die Planung ist ein vorbereitender Kontakt zwischen der Lehrerin oder dem Lehrer und dem durchführenden Mitarbeiter des Verkehrsbetriebes sehr hilfreich. Dabei können gegenseitige Erwartungen abgeklärt werden und organisatorische Absprachen getroffen werden.

Neben der Sicherheit gibt es viele weitere mögliche Themen, die mit den Mitarbeitern des Verkehrsbetriebes bearbeitet werden können: die Benutzung von Fahrplänen, der Kauf von Fahrkarten oder auch die Arbeitsbedingungen der Busfahrer. Für die Fragen der Schülerinnen und Schüler sollte genügend Zeit eingeplant werden.

Ein geeigneter Zeitpunkt für ein solches Projekt liegt in den ersten Wochen eines neuen Schuljahres, also am besten vor oder nach den Herbstferien. Aktuelle Umstände wie Dunkelheit, Nebel und Glätte können dann mit einbezogen werden.





Abbildung 32: Busschule (Quelle: Continental AG)

Wenn es in einer Klasse einen großen Anteil Fahrschüler gibt, ist es sinnvoll, Bus-Schulen im Klassenverband durchzuführen. An anderen Schulen bieten sich eher klassenübergreifende Lerngruppen an. Grundsätzlich ist natürlich eine Schulung im sicheren Umgang im Busverkehr für alle Schülerinnen und Schüler sinnvoll.

Wichtig ist, dass der Termin, der für die Bus-Schule vereinbart wird, durch die Lerngruppe vor- und nachbereitet wird.

### Vorbereitung in der Schule

Eine solche Busschule sollte durch die Lehrerin oder den Lehrer mit der Klasse vorbereitet werden. Vielleicht ergibt sich dazu ein aktueller Anlass, an den der Unterricht anknüpfen kann: Ein erwarteter oder erfolgter Schulwechsel und der damit verbundene neue Schulweg mit dem Bus, eine Beschwerde eines Schülers über Aggressionen im Bus oder die Ausgabe von neuen Busfahrkarten. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, einen Aspekt der Lebenswelt der Schülerinnen und Schüler gezielt aufzugreifen.

Ein möglicher Einstieg ist auch die Arbeit mit Bildmaterial, das die Schülerinnen und Schüler in ihrem Alltag der Schulbusfahrten aufnehmen: Mit Digitalkameras oder Kameras an Handys können mit geringem Aufwand die Probleme und Freuden des Busfahrens aus Schülersicht dokumentiert werden.

Dann können Fragen der Schüler und Schülerinnen an die Mitarbeiter des Verkehrsbetriebes gesammelt und festgehalten werden. Hier sind natürlich auch Fragen erlaubt, die nicht unmittelbar mit Sicherheitsaspekten zu tun haben! Auch Kinder, die die Gelegenheit hatten, ihren Busfahrer zu fragen, was er abends nach der Arbeit macht, werden sich hinterher beim Busfahren wohler fühlen.

### Durchführung

Ein realistischer Zeitraum für die Busschule sind etwa zwei Zeitstunden. Die inhaltliche Gestaltung richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und auch den Interessen der Schülerinnen und Schüler.

Unter der Perspektive Sicherheit sollte aber die Auseinandersetzung mit den wichtigsten Gefahrensituationen nicht fehlen. Diese sind in *diesem Material* zusammengefasst.

[Link zu 4.1.5 M 33 Elemente einer Busschule](#)

### Nachbereitung in der Schule

Ziel dieser Phase ist es, die wichtigsten Erfahrungen noch einmal zu sammeln und zu reflektieren. Die gesammelten Regeln können schriftlich oder mit Symbolen festgehalten werden.

Um die Erfahrungen mit der Busschule zu dokumentieren, können die Ergebnisse Mitschülern aus anderen Klassen präsentiert werden. Wenn durch die Schülerinnen und Schüler ein Brief an die Eltern mit den erarbeiteten Regeln verfasst wird, erreicht man gleich zwei Ziele: Ein nochmaliges Nachdenken der Schülerinnen und Schüler über ihre Erfahrungen und den Einbezug der Eltern.

Wichtig wäre, am Ende den Blick noch einmal zu öffnen! Den Schülerinnen und Schülern muss deutlich werden, dass Busfahren mehr ist als das Befolgen von Regeln. Dazu gibt es eine Reihe von Vorschlägen im Themenfeld *Mobilität unter der Perspektive Nachhaltigkeit*.

### 3.3.3.2 Wettbewerb Sicherheit

<b>Absicht:</b> Schüler an Sicherheitsplanung beteiligen	<b>Dauer:</b>
<b>Art der Aktivität:</b> erforschend, gestaltend	<b>Material:</b>
<b>Teilnehmerzahl:</b> unbegrenzt	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> 10-16	<b>Lernort:</b>
<b>Fächereinbindung:</b> Gemeinschaftskunde, Physik	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrswachten, Verkehrsverbände, Behörden, Schulen, Polizei, ggf. Sparkasse, Bürgerhaus, Bibliothek
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.10 Zukunftswerkstatt als Methode	

Auch wenn die sichere Gestaltung des Schulbusverkehrs Sache der Schulen und der Verkehrsbetriebe ist, haben Schülerinnen und Schüler oft sehr gute Ideen zur Erhöhung der Sicherheit. Denn sie kennen den alltäglichen Ablauf mit seinen Gefahrenstellen am besten. Solche Ideen können durch einen Wettbewerb gezielt gefördert werden. Die Initiative dazu kann von einer Schule, aber auch von Behörden oder Verkehrswachten erfolgen. Ob für eine einzelne Schule oder eine ganze Kommune: Schülerinnen und Schüler werden aufgefordert, Ideen für eine erhöhte Sicherheit zu suchen. Dabei können auch Ideen für andere besonders gefährdete Gruppen wie ältere Menschen oder Behinderte eingesandt werden. Hierfür kann ein gesonderter Preis verliehen werden.

Ihre Ideen sollen die Schülerinnen und Schüler möglichst konkret und detailliert beschreiben. Dabei können Zeichnungen, Plakate, Fotos, gebastelte Modelle oder Computerpräsentationen zum Einsatz kommen.

Die besten Ideen werden von einer Jury durch angemessenen Sachpreise belohnt. Eine Präsentation der Ergebnisse kann zum Beispiel auf einem Schulfest oder in einem im Gemeinwesen gut besuchten Raum (Sparkasse, Bürgerhaus, Bibliothek) erfolgen.

### 3.3.3.3 Bauliche Maßnahmen

Die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler gerade an Haltestellen lässt sich durch bauliche Maßnahmen erhöhen. Zur baulichen Gestaltung von Schulbushaltestellen werden in Abschnitt 1.4 (Verkehrssystem Bus) Hinweise gegeben.

Hier seien die wichtigsten Aspekte im Hinblick auf Sicherheit noch einmal genannt:

- Der Ort der Haltestelle ist möglichst so zu wählen, dass Schülerinnen und Schüler die Fahrbahn nicht überqueren müssen. Möglicherweise müssen Mittelinseln oder Ampeln die Überquerung der Fahrbahn erleichtern.
- Die Haltestelle muss für Autofahrer gut erkennbar sein, dazu sind ggf. Hinweisschilder anzubringen.
- Direkt vor und hinter Haltestellen darf nicht geparkt werden, da beim Überqueren der Straße ausreichend Sicht auf die Fahrbahn vorhanden sein muss.
- Die Warteflächen an den Haltestellen müssen für die besonderen Bewegungsbedürfnisse der Schülerinnen und Schüler groß genug sein.
- Manchmal kann mit dem Schulbusträger vereinbart werden, dass die Ein- und Ausstiegstelle auf den Schulhof oder das Schulgelände verlegt wird. Wenn der Einstieg fast direkt vom Schulhof möglich ist, gibt es weniger Überquerungszwänge.

Die bauliche Gestaltung der Haltestelle ist in der Regel in Zusammenarbeit von Schule, Verkehrsbetrieb und kommunalem Bauamt zu klären. Die Initiative zur Umgestaltung kann von allen Beteiligten kommen.

Die Ideen für eine Umgestaltung können auch von den Schülerinnen und Schülern selbst kommen, z.B. als Ergebnis eines Wettbewerbs (3.3.3.2) oder Partizipationsprojektes (3.3.4.1).

#### **3.3.3.4 Ein „busfreundlicher“ Schulschluss**

Die Sicherheit an den Haltestellen kann auch dadurch erhöht werden, dass unnötige Hektik vermieden und motorischen Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler nach Schulschluss angemessen Raum gegeben wird. Die Einführung einer Puffer-Phase nach Beendigung des Unterrichts kann dies ermöglichen. In dieser Zeit können gezielt Bewegungs- oder Entspannungsangebote gemacht oder der Schulhof für sportliche Aktivitäten frei gegeben werden.

Im Primarbereich ist durch die verlässliche Grundschule ein offener Schulschluss oft bereits etabliert. Die Betreuungsphase müsste im Interesse des Schulbusverkehrs dann auch gezielte Bewegungsangebote beinhalten.

Auch Rituale können einen Rahmen schaffen, in dem sicheres Verhalten ermöglicht wird. Wenn Schülerinnen und Schüler ihren Busfahrer oder ihre Busfahrerin beim Einsteigen begrüßen (manche Busfahrer begrüßen sogar jeden Schüler einzeln mit Handschlag), wird über den persönlichen Kontakt ein Klima geschaffen, in dem sicheres Verhalten gefördert wird. Solche Maßnahmen werden oft zunächst als „albern“ empfunden, können aber nach einer kurzen Eingewöhnungszeit das Klima im Schulbus so verändern, dass sich alle Beteiligten wohler fühlen.

Die typische „Fluchtatmosphäre“, die an vielen Schulen mit dem letzten Schulgong eintritt, kann auch dadurch aufgefangen werden, dass jeder Lehrer seine Schüler mit Handschlag verabschiedet.

An den Haltestellen kann das Problem des Drängelns dadurch gemildert werden, dass die Schüler eine „Ranzenschlange“ bilden: Sie stellen ihre Schultaschen in der Reihenfolge ab, in der sie an der Haltestelle ankommen. In dieser Reihenfolge wird dann eingestiegen.

### 3.3.3.5 Schüler- und Elternlotsen



Abbildung 33: Zeichen 356 StVO

1953 wurde in Deutschland der Lotsendienst bundesweit eingeführt und hat sich seitdem als zuverlässiges und erfolgreiches Element der Verkehrssicherheitsarbeit bewährt.

Mit der Einschulung fängt für alle Kinder ein neuer Abschnitt in ihrem Leben an. Aber nicht nur die Schule ist eine neue Herausforderung, sondern auch der Schulweg. Er ist, wie die Unfallstatistiken beweisen, unsicher und voller Gefahren. Es ist daher unbedingt notwendig, weiterführende Maßnahmen zu ergreifen, die das Leben und die Gesundheit der Kinder auf diesem Weg umfassend schützen und sichern. Viele der bisher ergriffenen Maßnahmen, wie Ampeln, Zebrastreifen und Verkehrsberuhigung, die zur Sicherung der Schulwege und generell aller Fußgänger errichtet wurden, haben sich als nicht ausreichend erwiesen. Der Lotsendienst ist die erfolgreichste Präventivmaßnahme zur Verhinderung von Verkehrsunfällen von Kindern auf dem Schulweg. Noch nie ist es an einem Überweg, der durch Lotsen gesichert wurde, zu einem tödlichen Unfall gekommen. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, dass möglichst jede Schule einen solchen Dienst einrichtet.

Die meisten Unfälle mit Kindern entstehen durch das falsche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Vor allem durch Fehler beim Abbiegen oder auch einfach durch Nichtbeachtung des Vorranges für die Fußgänger an einem Fußgängerüberweg können Kinder auf ihrem Schulweg selbst an Ampelkreuzungen und Zebrastreifen verunglücken. Nur, wenn man solche Überwege und Bushaltestellen durch Schulweglotsen in ihrer gut sichtbaren Uniform sichert, kann man diesen Risiken entschieden entgegenwirken, weil die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöht oder einem Fehlverhalten vorgebeugt wird.

Auch wurden die Dienste im Laufe der Jahre ausgeweitet. So gibt es heute z.B. „Buslotsen“, die das sichere Ein- und Aussteigen der Kinder in und aus Schulbussen garantieren oder auch „Busbegleitedienste“, die während der Fahrt darauf achten, dass alle sich setzen oder festhalten, damit bei einem eventuellen Unfall möglichst wenig passiert.

Der Einsatzbereich von Schülerlotsen ist dadurch geschützt, dass sich ca. 50m vor der gefährlichen Stelle das Verkehrszeichen „Verkehrshelfer“ (Zeichen 356 StVO) befindet.

Der Lotsendienst ist eine ehrenamtliche Tätigkeit; egal, ob es sich um Schüler- oder Elternlotsen handelt. Der Schule entstehen durch diesen Dienst grundsätzlich keine Kosten. Die Lotsen rekrutieren sich, soweit es von der Schulform her möglich ist, aus älteren Schülerinnen und Schülern, die mindestens 13 Jahre alt sind und die die 7. Klasse oder eine höhere Klasse besuchen. Benötigt wird dann nur noch die Einwilligung der Eltern und der Schule. In anderen Schulen (z.B. Grundschulen) in denen es keine älteren Schüler gibt, können diese Aufgaben von benachbarten bzw. nahe gelegenen Schulen (Patenschaft) oder von so genannten Elternlotsen übernommen werden. Elternlotsen sind erwachsene Personen, die Interesse an dieser Aufgabe haben, aber nicht unbedingt Eltern sein müssen.

Der „Dienst“ umfasst an der Einsatzstelle einen Zeitraum von ca. 20 Minuten vor und nach dem Schulunterricht. Die Lotsen gehen jeweils zu zweit zu ihrem Einsatzort. Sie sollen die vorhandenen Überwege sichern, keinesfalls aber Aufgaben der Polizei übernehmen. Als Lotsen eignen sich vor allem Schüler, die sich durch besonnenes, gewissenhaftes und verantwortungsvolles Verhalten, ein gesundes Selbstvertrauen und gutes Durchsetzungsvermögen, auch gegenüber Erwachsenen, auszeichnen.

Aufgaben der Schule:

- Initiierung und Förderung der Einrichtung eines Schulweglotsendienstes in der Lehrerkonferenz unter Einbeziehung von Eltern – und Schülervertretern
- Dabei evtl. Wahl oder Benennung eines „Kontaktlehrers“ als Kontaktperson für die Lotsen und Ansprechpartner für Eltern, Polizei und Verkehrswacht
- Kontakte zu Eltern, Polizei und Verkehrswacht herstellen (Info für die Eltern, Einverständniserklärung)
- Werbung für den Lotsendienst innerhalb und außerhalb der Schule, z.B. Aushang, auf Elternabenden, durch Info-Blätter, in der örtlichen Presse
- Erstellung von Schulwegplänen in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht und Eltern unter Berücksichtigung von Unfallschwerpunkten
- Bereitstellung von Unterrichtsräumen und Medien für die Ausbildung der Schulweglotsen
- Organisation von Einsatzzeiten und –orten mit den Lotsen
- Motivation der Lotsen durch geeignete Maßnahmen: Urkunde über die Übernahme des Lotsendienstes, Erwähnung der Tätigkeit im Zeugnis, Ehrung bei Schulabschlussfeiern, feierliche Überreichung von Urkunden für die Tätigkeit der Schulweglotsen

Die Ausbildung und Einweisung der Schulwegdienste geschieht in der Regel durch die Polizei, zum Teil auch durch die örtliche Verkehrswacht. Die Organisation des Lotsendienstes sollte die jeweils zuständige Schulleitung koordinieren.

#### **Weitere Informationen:**

Broschüre Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

[www.lotsen.landesverkehrswacht.de](http://www.lotsen.landesverkehrswacht.de)

Die rechtlichen Grundlagen Schüler- und Elternlotsen sind in diesem Material gesammelt: M Schulwegdienste (Link)

Material für die Ausbildung von Schülerlotsen stellt die Deutsche Verkehrswacht e.V. zur Verfügung:

<http://www.dvw-ev.de/index.php?page=schuelerlotsendienst>

Schulweglotsenerlass in Niedersachsen: :

[www.schure.de/22410/23,3,83013.htm](http://www.schure.de/22410/23,3,83013.htm)

Die Internetseite der Landesverkehrswacht Niedersachsen bietet weitere Informationen zu Schulweglotsen.

<http://www.lotsen.landesverkehrswacht.de>

### 3.3.4 Anregungen für den Unterricht

#### 3.3.4.1 Partizipation der Schülerinnen und Schüler an Fragen der Sicherheit

<b>Absicht:</b> Schülerinnen und Schüler gestalten ihr Umfeld	<b>Dauer:</b> Projektarbeit, mind. 8 h
<b>Art der Aktivität:</b> untersuchend, planend, Diskussion, gestaltend	<b>Material:</b> Schulwegpläne, Informationsmaterial von Versicherungsverbänden (z.B. Schulweglexikon) (Link zu <a href="http://www.unfallkassen.de/files/510/Schulweglexikon.pdf">http://www.unfallkassen.de/files/510/Schulweglexikon.pdf</a> )
<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Vorbereitung:</b> Gespräche mit verantwortlichen Behörden, die sich bereit erklären müssen, die Vorschläge der Schüler ernsthaft zu prüfen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b>
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Gemeinschaftskunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Behörden, Verkehrswachen, Verkehrsverbände, Verkehrsbetriebe, Eltern
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.9 Kinderfragen ernst nehmen 3.1.4.10 Zukunftswerkstatt als Methode	

Die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Schulbusverkehr hängt nicht nur von ihrem eigenen Verhalten, sondern auch von organisatorischen oder baulichen Gegebenheiten ab. Eine zu enge Zeitplanung beispielsweise zwischen Unterrichtsschluss und Busabfahrt kann unnötige Hektik erzeugen. Sicherheitsgitter an Bushaltestellen können die gefährliche Situation des Anfahrens entschärfen. Verkehrsinseln oder Ampeln können den Weg zur Bushaltestelle sicherer gestalten.





Abbildung 34: Schüler im Unterricht (Quelle: Continental AG)

Solche Überlegungen können mit Schülerinnen und Schülern gemeinsam angestellt werden. Dabei erleben sie ihre Umwelt als gestaltbar und veränderbar. Die Erfahrungen mit solchen Projekten sind sowohl für Kinder als auch für Jugendliche oft sehr positiv, wenn diese sich von den verantwortlichen Behörden in ihren Anliegen ernst genommen fühlen.

Für die praktische Umsetzung bietet sich die Methode der *Zukunftswerkstatt* an.

*Link 4.1.2 M 31 Zukunftswerkstatt als Methode*

Ein solches Projekt wurde sehr erfolgreich in der Stadt Osnabrück durchgeführt: <http://www.lernwerkstatt.de/modellprojekt.html>

### 3.3.4.2 Verkehrssicherheit als Thema der Grundschule

Verkehrserziehung ist ein traditionelles Aufgabengebiet der Grundschule. Neuere Konzepte (z.B. das Niedersächsische Curriculum- Modell „Mobilität“<sup>9</sup>) integrieren Inhalte traditioneller Verkehrserziehung in die Rahmenrichtlinien ausgewählter Fächer. In den „Empfehlungen zur Verkehrssicherheit in der Schule“ der Kultusministerkonferenz von 1994 wird Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung etabliert. In der Unterrichtspraxis können also Sicherheitsfragen nicht mehr isoliert betrachtet werden. Die Deutsche Verkehrswacht e.V. hat diese Entwicklungen aufgegriffen und ein Programm zur Verkehrserziehung in der Grundschule mit Materialien für Kinder und Lehrkräfte erstellt. Das FLUX-Programm kann über das Verkehrswacht Medien- und Service-Center bezogen werden: <http://www.verkehrswacht-verlag.de>.

Projekte der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. zum Curriculum Mobilität:

Die Landesverkehrswacht hat einen Leitfaden für die Schulen zu den Themen erarbeitet, bei denen die Verkehrswachten ihre Sachkompetenz in den Schulen als Kooperationspartner einbringen können.

Auf einer CD-ROM sind die ersten aufgearbeiteten Angebote der Verkehrswachten für die Grundschule, Sekundarstufe I und II und die Berufsbildende Schule mit Projekten, Lehrgängen und Aktionen rund um das Thema Verkehrssicherheit dargestellt. Die Angebote sind den Bausteinen des Curriculums zugeordnet. Aktualisierungen der bestehenden Projekte oder neu entwickelte Angebote werden über das Internet unter: [www.leitfaden.landesverkehrswacht.de](http://www.leitfaden.landesverkehrswacht.de) veröffentlicht.

Ein Handbuch für Praktiker mit vielen Vorschlägen für den Unterricht:

<sup>9</sup> NIEDERSACHSEN KULTUSMINISTERIUM (2004): Curriculum Mobilität : Mobilität und Sicherheit, Mobilitätssysteme, Mobilität und Gesellschaft, Mobilität und Umwelt, Mobilität und Medien. Hannover. Weitere Informationen unter: [www.curriculum-mobilitaet.de](http://www.curriculum-mobilitaet.de)

SILLER, ROLF (2003): Kinder unterwegs - Schule macht mobil : Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Donauwörth.

Eine umfassende Zusammenstellung von Vorschlägen für die Unterrichtspraxis der Mobilitätserziehung jenseits von Arbeitsblättern und Regelpauken hat der Verkehrsclub Deutschland e.V. ([www.vcd.org](http://www.vcd.org)) veröffentlicht:

SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung - Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Berlin, Baltmannsweiler.

### 3.3.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern

Die Sicherheit ihrer Kinder liegt natürlich auch im Interesse ihrer Eltern. Gerade bei Schulanfängern liegt es deshalb nahe, die Eltern in die sichere Gestaltung des Schulweges mit einzubeziehen.

Dazu können Eltern auf zwei Weisen beitragen:

- 1 Indem sie die Wege zur Schule mit ihren Kindern gemeinsam üben. Sie können auf Gefahrenstellen hinweisen und dort sichere Verhaltensweisen einüben. Dies kann auch im Schulbusverkehr geschehen! Viele Verkehrsbetriebe bieten kostenlose Elternbegleitscheine für einen begrenzten Zeitraum.
- 2 Indem sie mit ihren eigenen Autos den Schulbusverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigen. In Haltestellen, aber auch direkt davor und dahinter darf nicht geparkt werden. Autos können zum Sichthindernis für Kinder werden, die die Straße überqueren wollen.

Diese Anliegen können an die Eltern bei einem Elternabend herangetragen werden. Zu einem solchen Elternabend können auch die örtliche Polizei, Vertreter des Verkehrsbetriebes oder der Verkehrswacht einen Teil der Sicherheitsschulung übernehmen.

*Link zu 4.1.3 M 32 Gliederung eines Elternabends.*

Ist eine Elterninformation auf einem Elternabend nicht möglich, kann auch ein Brief an die Eltern verfasst werden. Dieser bezieht sich sinnvoller Weise nicht nur auf den Schulbusverkehr, sondern nimmt auch andere Schulwege (zu Fuß, mit dem Fahrrad) in den Blick. Ein *Musterbrief* muss den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Eventuell kann auch ein *Regelblatt* beigelegt werden.

*2 Links: 4.3.3 M 33 Musterbrief an Eltern Sicherheit; 4.1.7 M 33 Schulbusregeln*

### 3.3.6 Anregungen für Busfahrer und Verkehrsbetriebe

#### 3.3.6.1 Busschule: Eine Kooperation zwischen Verkehrsbetrieb und Schule

Das Projekt „Busschule“ ist in Abschnitt 3.3.3.1 Busschule: Eine Kooperation zwischen Verkehrsbetrieb und Schule näher beschrieben. Hier folgen einige spezielle Hinweise für Verkehrsbetriebe:

Die Kontaktaufnahme mit Schulen erfolgt am besten schriftlich und mit einer detaillierten Beschreibung des geplanten Vorhabens.

Dazu kann dieser Musterbrief verwendet werden.

[Link zu 4.3.4 M 33 Musterbrief Busschule Verkehrsbetrieb an Schule](#)

Die Arbeit mit Schülerinnen und Schülern kann – gerade wenn man dazu nicht ausgebildet ist – auch schwierig sein. Dennoch gibt es in vielen Busbetrieben Mitarbeiter, die, vielleicht durch Erfahrungen mit eigenen Kindern, sehr für den Einsatz an Schulen geeignet sind. Solche Mitarbeiter können für diese Arbeit von einem Teil ihrer sonstigen Verpflichtungen freigestellt werden.

Übernehmen sie diese Aufgabe ganz neu, empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit Kollegen aus dem eigenen Betrieb oder benachbarten Betrieben zum Erfahrungsaustausch über die praktische Organisation. Hier sind einige *pädagogische Hilfen* für die Arbeit mit den Schülerinnen und Schülern gesammelt.

[Link zu 4.1.6 M 33 Pädagogische Hilfen](#)

Welche Inhalte für die Bus-Schule ausgewählt werden, hängt auch von örtlichen Gegebenheiten ab. Die Elemente, die auf keinen Fall fehlen sollten, sind in dieser *Übersicht* zusammengestellt.

[Link zu 4.1.5 M 33 Elemente einer Busschule](#)

Kooperationen mit Schulen eignen sich auch hervorragend für die Öffentlichkeitsarbeit ihres Unternehmens. In der lokalen Presse wird mit Sicherheit gerne über ihre Aktionen berichtet.

## 3.4 Mobilität unter der Perspektive Nachhaltigkeit

### 3.4.1 Problemlage

Mobilität bedeutet Beweglichkeit, Wandel und Lebensqualität. Räumliche Mobilität führt zur Erweiterung unseres Aktionsraumes, zur aktiven Auseinandersetzung mit der Umwelt und dient der Aufnahme und Aufrechterhaltung von Kontakten. Auch Wirtschaft und Beschäftigung sind in vielfältiger Form auf Mobilität angewiesen.

Dabei stellen die Mobilitätsansprüche des Einzelnen unsere Gesellschaft vor bedeutende Aufgaben im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr. Hierzu zählen die erhöhte Unfallgefahr, die Förderung des globalen Klimawandels, der Energie- und Flächenverbrauch, der Anstieg der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Zunahme der Beeinträchtigungen von Gesundheit und Umwelt. Es bedarf also eines Verkehrswesens, das den Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer in zukunftsfähiger Weise gerecht wird. Für eine Neuausrichtung des Verkehrswesens sind aber nicht nur Politiker, Verkehrsplaner und Städtebauer gefragt: Es liegt an den Nutzern, sich neuen Mobilitätsformen zu öffnen und durch einen Verhaltenswandel zur „Verkehrswende“ beizutragen.

Öffentliche Verkehrsmittel - wie es Busse sind - können hierbei eine bedeutende Rolle spielen, denn sie liegen hinsichtlich des Verbrauchs von Ressourcen und der Emissionsmenge im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr klar im Vorteil. Damit sie in Zukunft tatsächlich genutzt werden, bedarf es unter anderem vielfältiger Informationsmaßnahmen. Eine wichtige Zielgruppe stellen dabei die Verkehrsteilnehmer von morgen dar. So sind sie in ihrem Verkehrsverhalten noch nicht geprägt von eingefahrenen Routinen. Da sie noch nicht im fähigen Alter sind, erleben sie an zahlreichen Stellen die Schattenseiten eines durch motorisierten Individualverkehr geprägten Verkehrssystems wie beispielsweise die Einschränkung ihres Spiel- und Bewegungsdranges aus Angst vor Unfällen.

Für die Institution Schule ergibt sich hier die Aufgabe, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben an die Erfahrungswelt der Schüler anzuknüpfen, ihnen Hintergrundwissen über die Zusammenhänge von Verkehr, Gesellschaft und Umwelt zu vermitteln und ihnen Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie ihre Verkehrsumwelt anhand ihrer Interessen mitgestalten können. Bezogen auf das Thema öffentlicher Nahverkehr kann dies zum Beispiel durch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsentscheidungen im Sinne eines besseren Anschlusses an das öffentliche Nahverkehrssystem (Lage der Haltestellen, Abfahrtszeiten) oder die altersgerechte Gestaltung von Haltestellen und Bussen geschehen.

### 3.4.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten

Busprojekte unter der Perspektive Nachhaltigkeit orientieren sich an dem zugrunde liegenden Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung: Dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und dem gerechten Zugang zu ihnen für alle Menschen – bei gleichzeitiger Verantwortung auch für künftige Generationen. Sie zeigen den Zusammenhang von ökologischen Fragen (Klimafolgen), mit sozialen Fragen (z.B. Gesundheit) mit ökonomischen Fragen (z.B. Kosten für den Einzelnen / für die Gesellschaft) und kulturellen Fragen (z.B. wann ist Busfahren in?) auf. Das Bedürfnis der Schülerinnen und Schüler nach zunehmend eigenverantwortlicher und selbstständiger Mobilität, der Erweiterung ihrer Lebens- und Bewegungsräume ist ein wichtiger Moment.

Dazu werden die einzelnen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer vielfältigen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt gegenübergestellt. Ziel ist es einerseits, die Kinder und Jugendlichen für die Wahrnehmung verkehrsbedingter Probleme zu sensibilisieren und ihnen Hintergrundwissen über Zusammenhänge von Verkehr, Umwelt und Gesundheit zu vermitteln. Beinahe bedeutender ist aber das Ziel, ihnen durch Busprojekte Wege zum aktiven Mitgestalten ihrer (Verkehrs-)Umwelt aufzuzeigen.

Dabei kann auch das öffentliche Verkehrsmittel Bus als eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Projekte oder in den Unterricht deutlich werden. In diesem Zusammenhang kommt den Akteuren eines Busprojektes die Verantwortung zu, Schülerinnen und Schülern möglichst positive Erfahrungen Bussen gegenüber zu ermöglichen. Kinder durch Busprojekte an der Gestaltung ihrer Lebensräume zu beteiligen, greift die zentrale Forderung der Agenda 21 nach Teilhabe aller gesellschaftlichen Gruppen – hier der betroffenen Kinder oder Jugendlichen – am Prozess nachhaltiger Entwicklung auf.

### 3.4.3 Anregungen für spezielle Projekte

#### 3.4.3.1 Schulhofprojekt zum Flächenverbrauch

<b>Absicht:</b> Den Flächenverbrauch einzelner Verkehrsmittel optisch wahrnehmen und begreifen	<b>Dauer:</b> 1-2Std
<b>Art der Aktivität:</b> anregend, forschend, darstellend, sensibilisierend, spielerisch, untersuchend	<b>Material:</b> Ausreichend viele Zollstöcke und Maßbänder (mind. 10 Meter), Straßenmalkreide, Notizpapier, Schreibunterlage
<b>Teilnehmerzahl:</b> gesamte Klasse (max. 32)	<b>Vorbereitung:</b> -
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 4. Klasse	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer und Schulhof
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Mathematik, Erdkunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.4.4.2 Energiebilanz meines Schulweges	

Die Versiegelung von Flächen schreitet weltweit voran. Jährlich wird etwa eine Fläche so groß wie das Saarland „zugepflastert“. In der Bundesrepublik sind mehr als 12 Prozent bereits versiegelt. Besonders für die Flächen des rollenden und „ruhenden“ (also der parkende Pkw) Verkehrs wird immer mehr Raum benötigt. Es ist bekannt, dass Pkw in Bezug auf ihre Größe und die im Durchschnitt beförderte Anzahl der Personen (statistisch ca. 1,2 Personen pro Auto) relativ unwirtschaftlich sind und dass sie die meiste Zeit keine Fahrzeuge, sondern „Stehzeuge“ sind. Aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen ist dies besonders tragisch, da sie einerseits der Platzbedarf des Verkehrs deutlich einschränkt und andererseits besonders für sie wichtige Verkehrswege durch parkende Autos zugesperrt sind. Dies kann sogar zu einer Gefährdung ihrer Sicherheit durch das Verdecken von Überquerungshilfen und das Verstellen von Kreuzungen führen. Ziel dieser Anregung ist es, die Problematik der Raumnahme nachvollziehbar zu machen und dabei einen Vergleich des Flächenverbrauchs durch Pkw mit dem von Bus oder Fahrrad zu ermöglichen.

Kinder wissen häufig, dass ein Auto Platz wegnimmt, wie groß ein Auto tatsächlich ist, wissen sie nicht so genau. Um sich den Flächenverbrauch einer übersichtlichen Menge von Pkw zu verdeutlichen, kann errechnet werden, wie viele Kraftwagen auf dem Schulhof Platz finden, wenn alle Autos der Eltern und Lehrer dort aufgestellt würden. Als Hausaufgabe messen die Schülerinnen und Schüler die Breite und Länge des Autos ihrer Eltern aus. In der Schule übertragen sie die Maße mit Kreide auf den Schulhof. Dabei lassen sie zwischen den Autos ca. 50 cm Abstand, der ja wie auf einem normalen Parkplatz zum Ein- oder Aussteigen benötigt wird. Damit es auf dem Schulhof eng wird, reichen oft schon die Autos der Eltern aus zwei bis drei Klassen.

Indem bei gutem Wetter in jeden Autoumriss ein Stuhl mit einem Schüler besetzt wird, kann nachvollzogen werden, dass Autos „Platzverschwender“ sind. Im Kontrast dazu sollte nun

die Grundfläche eines *Linienbusses* aufgezeichnet werden und mit 40 Stühlen für einen normalen Bus (Maße: 2,5m x 12m) oder mit 60 Stühlen für einen Gelenkbus (Maße: 2,5m x 18m) besetzt werden. Einen weiteren Vergleich ermöglicht man, wenn man anstelle der Autos die gleiche Anzahl von Fahrrädern auf den Schulhof stellt. In diesem Zusammenhang kann das Umrechnen von Maßeinheiten geübt werden. Da die Kinder bereits mit den Maßeinheiten umgehen können sollten, bietet sich das Messen von Längen ab der 4. Klasse an.

Im Mathematikunterricht kann anschließend die Länge eines Staus aller Autos der Eltern der Klasse errechnet werden. Dazu sollte ein Sicherheitsabstand von mindestens 1 Meter einberechnet werden. Dieses Projekt eignet sich auch hervorragend als Einstieg in weiterführende Projekte, die sich z.B. im Interesse für mehr Verkehrssicherheit und größere Spiel- und Fortbewegungsflächen gegen „wildes Parken“ auf dem Gehweg wenden. So können sich Schulen auch in ihre Nachbarschaft einbringen, indem Schülerinnen und Schüler z.B. ein Straßenfest organisieren, um deutlich zu machen, dass eine Straße zum Kommunikationsort wird. Oder die Klasse erarbeitet alte, ihnen bislang unbekannte Kinderspiele am Straßenrand, die anschließend der Öffentlichkeit und anderen Kindern zugänglich gemacht werden. Dazu können die Schülerinnen und Schüler beispielsweise ihre Eltern und Großeltern nach deren Kinderspielen befragen

Denkbar ist aber auch, durch einen Vergleich der Energiebilanz von Pkw und Bus das Problem einzelner Pkw-Fahrten darzustellen (siehe 3.4.4.2). Zum Abschluss der Schulhofaktion bieten sich die Dokumentation und die Diskussion in der Klasse über Auswege (Bus, Bahn, Fahrrad, Fahrgemeinschaften und Car Sharing) an.

**Weitere Informationen:**

SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung - Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Berlin, Baltmannsweiler.



### 3.4.3.2 Autofreie Woche für Lehrer

<b>Absicht:</b> Alternativen zum Autoverkehr erproben, Abwägen von Vor- und Nachteilen verschiedener Verkehrsmittel	<b>Dauer:</b> Einbindung möglichst innerhalb einer Projektwoche
<b>Art der Aktivität:</b> anregend, beobachtend, Diskussion, forschend, experimentell, gestaltend, handlungsorientiert, sensibilisierend, spielerisch, überlegend, untersuchend,	<b>Material:</b> Landkarten, Fahrpläne, Liniennetzplan
<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> ab Sekundarstufe I	<b>Lernort:</b>
<b>Fächereinbindung:</b> Einbindung möglichst innerhalb einer Projektwoche	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetriebe
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.10 Zukunftswerkstatt als Methode 3.2.4.4 Zukunftswerkstatt: Wünsche neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler 3.1.4.8 Autofreie Woche,	

Der Vorschlag in Kapitel 3.1.4.8 (Autofreie Woche) kann aufgegriffen und innerhalb einer Projektwoche ein Umweltschutzprojekt geplant werden, das die Schülerinnen und Schüler vor die Aufgabe stellt, für die Lehrkräfte alternative Angebote zum Arbeitsweg mit dem Auto auszuarbeiten. Dieses Projekt eignet sich vor allem für das Sommerhalbjahr, da dann das Umsteigen auf Rad, Bus, Bahn und Park & Ride leicht fällt. Dabei sind die Schülerinnen und Schüler vor zahlreiche Aufgaben gestellt:

- Ermittlung des geeigneten Verkehrsmittels. Je nach Länge des Arbeitsweges und persönlichen Vorlieben soll das geeignete Verkehrsmittel für die Lehrkraft ermittelt werden. Während das Fahrrad auf Strecken von weniger als 3 Kilometern zum Einsatz kommt, empfiehlt es sich größeren Entfernungen, den Weg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu planen.
- Dabei soll anhand der Linipläne die optimale Verbindung für Hin- und Rückfahrt mit Bus und Bahn bei möglichst geringer Fahrzeit und minimalen Kosten ausgewählt werden. Bezüglich der Kosten sollten spezielle Tarifangebote der Verkehrsbetriebe (Wochenkarte, etc.) mit berücksichtigt werden.
- Zusätzlich kann jede Lehrkraft auf ihrem Arbeitsweg begleitet werden.

Abschließend können die eingesparten Autokilometer errechnet werden, indem für jede Lehrkraft der Arbeitsweg anhand einer Karte errechnet wird. Zusätzlich kann nun die Einsparwirkung (Kosten und Emissionen) der autofreien Woche im Gegensatz zur üblichen Praxis bilanziert werden. Dies setzt voraus, dass die Schüler bereits mit 3.4.4.2 vertraut sind. Besonders empfehlenswert ist in diesem Zusammenhang auch eine Visualisierung der Werte. Etwa wenn Luftballone mit dem Volumen der eingesparten Abgase befüllt und z.B. in einem Bus oder in der Schullaule gesammelt werden.

Übrigens: Jedes Jahr findet im September die europaweite Kampagne „I walk to school“ statt – ein Ereignis, das sich besonders für die Durchführung dieses Projekts eignet.

**Weitere Informationen:**

SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung - Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Berlin, Baltmannsweiler. [www.iwalktoschool.org](http://www.iwalktoschool.org)

Informationen zum europaweiten Aktionstag  
[www.blk21.de](http://www.blk21.de)

Bund-Länder-Kommission zur Umsetzung von Bildung für eine nachhaltige Entwicklung in der Schule

### 3.4.4 Anregungen für den Unterricht

#### 3.4.4.1 Mobilität messen

<b>Absicht:</b> Begriff Mobilität klären. Verschiedene Motive für die Verkehrsmittelwahl kennen lernen.	<b>Dauer:</b> 2-3 Std.
<b>Art der Aktivität:</b> beobachtend, Diskussion, forschend, darstellend, sensibilisierend, spielerisch, überlegend, Wissensvermittelnd	<b>Material:</b> Lexika, Material Mobilitätsprotokoll und -Motiv
<b>Teilnehmerzahl:</b> ganze Klasse	<b>Vorbereitung:</b> Listen kopieren, geeignete Haltestelle auswählen, Eltern anschreiben, Kontakt mit Kooperationspartnern auswählen
<b>Teilnehmeralter:</b> 5.-7. Klasse	<b>Lernort:</b>
<b>Fächereinbindung:</b> Erdkunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b>
<b>Mögliche Kombination mit:</b>	

Im Gespräch erarbeiten mit Hilfe von Lexika die Schülerinnen und Schüler die Definition des Begriffs „Mobilität“.

**Mobilität** lässt sich als Veränderung zwischen zwei Positionen in Bezug auf soziale, wirtschaftliche und räumliche Merkmale beschreiben. Räumliche Mobilität ist die Bewegung von Personen und Gütern um Entfernungen zu überwinden (Wege mit Ziel und Zweck). Als grundlegende Daseinsäußerungen werden 1. Sich fortpflanzen, 2. Wohnen, 3. Arbeiten, 4. Sich versorgen und konsumieren, 5. Sich bilden, 6. Sich erholen und 7. Verkehrsteilnahme (Mobilität und Kommunikation) zusammengefasst. Der Verkehr kann auch als Vermittler der verschiedenen Funktionen bezeichnet werden.  
Quelle: (KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. 2004: 7)

Anhand von Tabelle 1: wird erläutert, mit Hilfe welcher Kriterien Mobilität gemessen werden kann. Mobilität bedeutet Beweglichkeit, das heißt, dass es weniger auf die Wegelänge, sondern eher auf die Anzahl der Wege und Aktivitäten ankommt. Als Abschluss können die Schülerinnen und Schüler die Mobilität der eigenen Familien messen. Dazu füllen sie das Mobilitätsprotokoll aus ([Link zu 4.2.6 M 34 Datenerfassung Wegedauer.](#)). Anschließend wird der am häufigsten zurückgelegte Weg von jedem Familienmitglied protokolliert. Beim Vergleich der Ergebnisse werden die Motive für die Verkehrsmittelwahl besprochen. Dabei helfen folgende Vertiefungsfragen:

- Welche Unterschiede gibt es in der eigenen Familie?
- Welche Gemeinsamkeiten im Vergleich mit anderen Familien gibt es?
- Wer bevorzugt das Auto?

Die persönlichen Motive für die Wahl der Verkehrsmittel werden durch Ausfüllen der Tabelle „Gründe für die Verkehrsmittelwahl“ (Siehe Tabelle 2 in M 34 Mobilitätsprotokoll und Motiv.doc) erhoben. Im Gespräch werden die Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel diskutiert.

Tabelle 1: Wie Mobilität gemessen wird (Quelle: Klimabündnis Österreich (Hrsg.) et al. 2004: 7)

Wegehäufigkeit (Anzahl)	2,9	Wege
Wegedauer (Minuten)	64,0	Minuten
Wegelänge (Kilometer)	20,0	Kilometer
Aktivitäten	1,7	Aktivitäten

Mobilitätsprotokoll und -motiv (KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. 2004: 39)  
 Wegedauer Tabelle 21 (KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. 2004: 45)

**Weitere Informationen:**

KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. (2004): Mobilität Morgen - Begleitheft für LehrerInnen der 5. - 10. Schulstufe. Klimabündnis Österreich (Hrsg.). Wien.  
 Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (1999). Mobilität lernen – sicher und umweltbewusst. Informationsbroschüre zur Unterrichtsmappe für die 6. Schulstufe. Wien.

### 3.4.4.2 Energiebilanz meines Schulweges

<b>Absicht:</b> Für die Folgen der eigenen Mobilität sensibilisieren	<b>Dauer:</b> 2-3 Unterrichtsstunden
<b>Art der Aktivität:</b> anregend, beobachtend, forschend, handlungsorientiert, sensibilisierend, überlegend, untersuchend,	<b>Material:</b> Arbeitsblatt CO <sub>2</sub> -Bilanz, Käseglocke, Thermometer
<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> 5. - 8. Klasse	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer, Schulweg
<b>Fächereinbindung:</b> Fächerübergreifend, Mathematik, Erdkunde, Biologie, Chemie,	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b>
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.4.3.1 Schulhofprojekt zum Flächenverbrauch	

Lernziel dieser Einheit ist es, das konkrete Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schülern mit dem Beitrag zum Klimaschutz in Beziehung zu setzen. Dazu kann der eigene Schulweg erörtert werden. Zuerst gilt es, den Zusammenhang von menschlich verursachten Klimaänderungen zu skizzieren. Dabei kann z.B. das Bild eines Treibhauses, in dem die Sonnenwärme zum Teil aufgestaut wird, im Biologieunterricht aufgegriffen werden. Ein einfacher Versuch mit einem Thermometer, das unter einer gläsernen Käseglocke in der Sonne liegt, macht deutlich, dass unter einer gläsernen Schutzschicht die Temperatur höher als außerhalb der Glocke ist (für weitere Hinweise hierzu siehe Spitta 2005). Zu den Abgasen, die bei Verbrennungsprozessen entstehen, gehört vor allem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Dieses wird auch im Verkehr durch Verbrennungsmotoren freigesetzt, und wirkt als Treibhausgas, d.h. es erhöht die durchschnittliche Temperatur der Atmosphäre, indem es die Rückstrahlung der Sonnenwärme unterbricht.

Je nach Transportmittel werden auf dem Schulweg mehr (Schulweg mit dem Pkw), oder weniger (Schulweg mit Bus oder Bahn) oder gar keine Treibhausgase an die Atmosphäre abgegeben. Die Schülerinnen und Schüler ermitteln im Vorfeld die Entfernung, die sie auf ihrem Schulweg zurücklegen. Mit Hilfe der Tabellen im Arbeitsblatt CO<sub>2</sub>-Bilanz ([Link zu 4.2.5 M 34 CO<sub>2</sub>-Bilanz.](#)) errechnen sie ihren jährlichen CO<sub>2</sub> – Ausstoß auf dem Schulweg. Als Ergebnis werden die Entfernungen je nach Verkehrsmittel an die Tafel geschrieben. Es werden drei Gruppen gebildet. Die Gruppen behandeln folgende Fragen:

- Mitthilfe ihrer gesammelten Tafelnotizen errechnen die Gruppen den von der ganzen Klasse zurückgelegten Schulweg in einem Jahr und ermitteln, welcher Anteil mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurde. Sie benutzen die Tabelle dazu, um den CO<sub>2</sub> – Ausstoß der gesamten Klasse zu berechnen. Anschließend bestimmen sie, welches Verkehrsmittel mit welchen Emissionen dazu beiträgt. Welchen Anteil tragen die Busschüler dazu bei? Ergibt sich bei genauerer Betrachtung der Ergebnisse zum Beispiel, dass ein kleiner Anteil der Klassengemeinschaft für einen großen Teil der Emissionen verantwortlich ist? Weichen vielleicht die Ergebnisse mancher Schüler stark vom Durchschnitt ab? Diese Erkenntnisse sollen bei der Vorstellung der Ergebnisse als konkrete Diskussionsgrundlage dienen.

- Die Gruppen errechnen, wie groß eine Waldfläche sein müsste, die den gesamten CO<sub>2</sub> – Ausstoß, der auf dem Schulweg der Klasse entsteht, aufnehmen soll. Als Arbeitshilfe können die Schülerinnen und Schüler davon ausgehen, dass ein 1000m<sup>2</sup> großes Waldstück etwa 1 t CO<sub>2</sub> pro Jahr bindet.
- 1992 lag der CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Luft bei 0,0355 Volumenprozent. Die jährliche Zunahme an CO<sub>2</sub> beträgt heute etwa 0,00015 Volumenprozent oder 0,003g/<sup>3</sup> Luft. Für wie viel m<sup>3</sup> Luft ist der CO<sub>2</sub> – Ausstoß der Gruppe für den heutigen Zuwachs von CO<sub>2</sub> zuständig? Die Werte lassen sich plastisch darstellen, zum Beispiel als eine Luftsäule über einem Fußballplatz oder dem Gemeindegebiet.

Abschließend können nun die Vor- und Nachteile des am meisten genutzten Verkehrsmittels von den Gruppen erarbeitet werden. Hierbei können neben den Emissionen von Treibhausgasen auch Kostenfragen einige überraschende Ergebnisse liefern, die der Klasse anschließend vorgestellt werden. Im Anschluss bieten sich den Schülerinnen und Schülern folgende Möglichkeiten zur Vertiefung:

- Im größeren Rahmen ist es auch denkbar, durch eine Fragebogenaktion nicht nur den Schulweg der Klasse sondern gleich der ganzen Schule zu ermitteln. Dazu findet sich im Internet das bereits ausgearbeitetes Arbeitsblatt „Zehnmal um die Welt – Schüler ermitteln das Verkehrsaufkommen ihrer Schule“ mit weiteren Tipps und Literaturempfehlungen.

Das Klimabündnis Österreich hat mit dem „Klimaführerschein“ einen Fragebogen erarbeitet. Damit dieser beantwortet werden kann, müssen die Schülerinnen und Schüler ihr Wissen über Klima und Verkehr und deren Zusammenhänge im Selbststudium vertiefen.

**Weitere Informationen:**

Arbeitsblatt „Zehnmal um die Welt – Schüler ermitteln das Verkehrsaufkommen ihrer Schule“

**Mehr Informationen:**

<http://www.cornelsen.de/teachweb/1.c.63840.de>

BLEYER, G. & BLEYER, R. (1998): Mobil mit Bus und Bahn.

Herausgeber: Hamburger Verkehrsverband (HVV). Hamburg.

KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. (2004): Mobilität

Morgen - Begleitheft für LehrerInnen der 5. - 10. Schulstufe.

Klimabündnis Österreich (Hrsg.). Wien.

KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. (2004): Mobilität

Morgen - Begleitheft für LehrerInnen der 5. - 10. Schulstufe.

Klimabündnis Österreich (Hrsg.). Wien.

### 3.4.4.3 Schülerrecherche - automobil ohne Öl?

<b>Absicht:</b> über Alternativen zu fossilen Energieträgern im Verkehr informieren und deren Vor- und Nachteile abwägen	<b>Dauer:</b> 2-3 Unterrichtsstunden
<b>Art der Aktivität:</b> anregend, Diskussion, forschend, gestaltend, überlegend, untersuchend, wissensvermittelnd	<b>Material:</b> Internetzugang
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 32 Schüler	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> 5. - 8. Klasse	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer
<b>Fächereinbindung:</b> Fächerübergreifend, Erdkunde, Chemie, Physik, AWT	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b>
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.6 Besichtigung eines Busbetriebshofs 3.1.4.8 Autofreie Woche	

Die Schülerinnen und Schüler teilen sich in kleine Arbeitsgruppen auf. Sie recherchieren Alternativen zum motorisierten Straßenverkehr, der sich auf die fossilen Energieträger Benzin und Diesel stützt. Folgende Fragen können zum Beispiel dabei bearbeitet werden:

- Wie können unsere Mobilitätswünsche durch andere Organisationsformen (Car Sharing, Fahrgemeinschaften, Park and Ride, etc) in einer möglichst wirtschaftlichen, umwelt- und sozialverträglichen Art und Weise bewältigt werden?
- Welche Antriebsformen (Hybrid-Autos, Brennstoffzellen-Antrieb, Bio-Treibstoffe<sup>10</sup>, etc) stellen Eurer Meinung nach die beste Alternative zum Diesel- oder Benzinantrieb dar?

Zum Abschluss werden die Ergebnisse der Klasse präsentiert und anschließend diskutiert.

<sup>10</sup> Interessant in diesem Zusammenhang sind nicht nur der aus Rapsöl gewonnene Biodiesel, sondern auch Treibstoffe, die im Recyclingprozess gewonnen werden. Beispielsweise fahren Busse im österreichischen Graz mit Biodiesel, der aus Altspiseöl aus Privathaushalten und Gastronomie gewonnen wurde (vgl. STOLTENBERG et al. 2005: 290ff).

**Weitere Informationen:**

Online-Bildungsmaterialien zum Thema "Erneuerbare Energien" des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU).

**Weitere Informationen unter:**

<http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/6544/>

STOLTENBERG, UTE et al. (2005): Nachhaltigkeit ist machbar: Das "Schaufenster für eine nachhaltige Entwicklung" als innovatives Projekt zur Kommunikation und Entwicklung von Nachhaltigkeit = La sostenibilità si può fare. 1. Aufl., Frankfurt am Main.



### 3.4.4.4 Unerhörte Plage – Lärm

<b>Absicht:</b> Für verkehrsbedingten Lärm sensibilisieren, Verkehrsmittel und Fahrweisen in ihrer akustischen Ausprägung kennen lernen	<b>Dauer:</b> 1,5–3 Std.
<b>Art der Aktivität:</b> beobachtend, Diskussion, forschend, experimentell, sensibilisierend, spielerisch, untersuchend, Wissensvermittelnd	<b>Material:</b> Lärmpegelmessgerät (kann über Bürgerinitiativen, die Kommune, Verbraucherverbände oder den VCD ausgeliehen werden), Stadtkarte
<b>Teilnehmerzahl:</b> Ganze Klasse	<b>Vorbereitung:</b> Lärmpegelmessgerät ausleihen, bei Hörspaziergang weitere Betreuungspersonen zur Begleitung einladen
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 3. Klasse	<b>Lernort:</b> Verkehrswirklichkeit, Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Fächerübergreifend, Sachunterricht, Sozial- / Gemeinschaftskunde, Erdkunde, Kunst, Biologie, Chemie, Physik,	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verbraucherverbände, Bürgerinitiativen, Gesundheitsbeauftragte
<b>Mögliche Kombination mit:</b>	

Viele Bürgerinnen und Bürger sind von Lärm, insbesondere Verkehrslärm betroffen. Wer Lärm dauerhaft ausgesetzt ist, weil er oder sie beispielsweise in der Nähe eines stark befahrenen Verkehrsweges wohnt, gefährdet seine Gesundheit (Herz-Kreislaufstörungen, Schlafstörungen, Konzentrationsschwächen). Bei einem Viertel der Kinder und Jugendlichen treten, allerdings durch Walkman- und Disco-Beschallung, irreparable Hörschäden auf.

Verkehrslärm lässt sich sowohl passiv durch technische Maßnahmen wie Schallschutzmauern, Isolierglas oder bessere Fahrbahnbeläge reduzieren. Daneben spielt aber gerade die Frage, wie man sich fortbewegt, eine wichtige Rolle bei der Lärmvorbeugung. Es macht einen Unterschied, ob viele Menschen mit einem Bus fahren, oder fast jeder mit einem Auto, das bei entsprechender Fahrweise eine „unerhörte“ Lärmquelle wird durch die sich Anwohner belästigt fühlen. Besonders für die Grundschule schlägt Spitta im „Praxisbuch Mobilitätserziehung“ Hörspaziergänge vor, die die Schülerinnen für die Problematik des Verkehrslärms sensibilisieren können und darüber hinaus die im Grundschulalter noch nicht voll ausgebildete, räumlich-akustische Wahrnehmung verbessern helfen. Zweiergruppen, die aus einem Schüler mit verbundenen Augen und einer Klassenkameradin bzw. einem Klassenkameraden – der den „Blinden“ führt – bestehen, erkunden dazu ihre Hör-Umwelt (weitere Anregungen bei Spitta 2005: 104 ff).

Um die Schülerinnen und Schüler an der Durchführung und Gestaltung des Unterrichts zu beteiligen, bietet sich die Einrichtung so genannter Lärmforschergruppen an. Die Lärmforscher werden beauftragt, mit Hilfe eines Lärmpegelmessgerätes Verkehrswege vor Ort aufzusuchen, die unterschiedlich stark von Verkehr betroffen sind (zum Beispiel eine Wohnstraße und eine Hauptverkehrsstraße). Dort ist es ihr Auftrag, die Lärmbelastung in ihrer Wohnumgebung zu erfassen und in Beziehung zur Verkehrsmenge zu setzen. Die Verkehrsmenge sollte dabei ebenfalls von den Schülerinnen und Schülern durch eine Verkehrszählung mit einer Dauer von 15 Minuten erhoben werden. Die Zahl der Personen wird je nach Verkehrsmittel (Pkw, Motorrad, Fahrrad, Fußgänger, Busse, Bahnen) erfasst. Im Anschluss an die Messungen präsentiert jede Forschergruppe der Klasse ihre Ergebnisse in einer Tabelle. Dabei können folgende Fragen diskutiert werden.

- Könntet ihr euch vorstellen, an einer stark befahrenen Straße zu wohnen?
- Was hat eurer Meinung nach besonders zum Lärm beigetragen?
- Wie laut wäre es eurer Meinung nach an den Hauptverkehrsstraßen, wenn alle Leute mit Bussen statt mit Autos fahren würden?
- Spielt es für die Lärmentwicklung eine Rolle, ob ein Auto 50 km/h oder 30 km/h fährt?

**Weitere Informationen:**

„Verkehrslärm im Unterricht“ – Themenseite des VCD. Mit zahlreichen Links zur Unterrichtsvorbereitung und Bestellmöglichkeit für Lärmpegelmessgeräte Lärmkoffer.

**Weitere Informationen unter:** <http://www.vcd.org/182.html>

Schülerwettbewerb zum Thema Lärm des Umweltministeriums Baden-Württemberg

**Weitere Informationen unter:**

<http://www.schullaerm.baden-wuerttemberg.de/>

SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung - Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Berlin, Baltmannsweiler.

#### 3.4.4.5 Positionsspiel „Verkehr – Klima“

Das Klimabündnis Österreich regt in seiner Broschüre das Positionsspiel „Verkehr und Klima“ an (KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. 2004: 6). Ziel dieser Anregung ist es, spielerisches Bewerten von Argumenten und Gegenargumenten in Bezug auf mit dem Verkehr verknüpfte Klimafragen zu lernen. Die Klasse wird dabei in gleich große Gruppen aufgeteilt, die sich unter anderem mit der folgenden Fragestellung beschäftigen:

- Welche Vorteile, welche Nachteile hat der öffentliche Personenverkehr?

Dabei erarbeitet eine Gruppe die Vor- und die andere die Nachteile. Anschließend werden abwechselnd die 5 besten Argumente Ergebnisse präsentiert und von den Mitgliedern der anderen Gruppe mit einer Skala von 1 bis 5 beurteilt.

Wurden alle Argumente zur Fragestellung ausgetauscht, wird im Klassenverband darüber diskutiert.

**Weitere Informationen:**

KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. (2004): Mobilität Morgen - Begleitheft für LehrerInnen der 5. - 10. Schulstufe. Klimabündnis Österreich (Hrsg.). Wien.

### 3.4.4.6 Voraussetzung: Busse und Busfahren kennen lernen

<b>Absicht:</b> Erste Erfahrungen mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sammeln	<b>Dauer:</b> 3 Std.
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, spielerisch, Wissensvermittelnd	<b>Material:</b> Fahrpläne und Unterrichtsmaterialien der örtlichen Verkehrsunternehmen.
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b> Liniennetzplan auf Folie für Overheadprojektor kopieren.
<b>Teilnehmeralter:</b> mind. 8 Jahre. Voraussetzung ist, dass die Kinder bereits in Lage sind, die Pläne eigenständig zu lesen.	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer, Haltestelle, Bus, Stadtkarte
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Sozial- / Gemeinschaftskunde,	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsunternehmen
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4. Anregungen für den Unterricht 3.1.4.1 Den Bus kennen lernen 3.1.4.2 Fahrpläne lesen 3.1.4.3 Fahrkarten kaufen 3.1.3.1 Metropoly	

Nur derjenige, der sich auskennt, benutzt ein Verkehrsmittel gerne. Busprojekte sollten also zuerst Gelegenheiten schaffen, den öffentlichen Verkehr kennen zu lernen. Dabei geht es zuerst darum, dass sich die Schülerinnen und Schüler über das Verkehrssystem Bus informieren um zu erfahren, wie sie es nutzen können. Diese Themen werden im Gestaltungsfeld 3.1 Zugang und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel behandelt.

### 3.4.5 Weiterführendes Material

#### 3.4.5.1 Internetquellen

- Jugendportal des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU): <http://www.bmu-kids.de>
- Webportal: Bildung für Nachhaltige Entwicklung in Umweltzentren (ANU 2000). Hier finden sich auch für die schulische Bildungsarbeit interessante Informationen zum Thema Mobilität / Verkehr  
[http://www.umweltbildung.de/nachhaltigkeit/index\\_anu2000.html](http://www.umweltbildung.de/nachhaltigkeit/index_anu2000.html)

#### 3.4.5.2 Literatur

Mehrere Materialien sind geeignet, um Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umwelt zu vertiefen oder nach Wegen für eine neue Verkehrspolitik zu suchen.

Speziell für die *Grundschule* finden sich Vorschläge für Partizipationsprojekte zum Thema Verkehr und Umwelt bei Bleyer & Bleyer (2001) und Jelitto & Lauströer (2002). Unterrichtsideen für die Sekundarstufe, die den Schülern dabei helfen, den Zusammenhang von Mobilität, Verkehrsmittelwahl und Wirtschaft aus ihrer Sicht zu beleuchten, bietet das Kapitel 2. in der Praxismappe „Global! Egal? Globales Lernen und Agenda 21“ des Verlags an der Ruhr (MEIER 1998).

Für die Sekundarstufe I kann das Begleitheft des Klimabündnisses Österreich empfohlen werden, das zahlreiche Anregungen für die Diskussion des Themenbereichs Verkehr und Klima bietet.

Das Kapitel „Unterwegs im Alltag“ der Jugendbroschüre des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) „Durchblick - Was hat unser Alltag mit der Umwelt zu tun?“ versucht, unterschiedliche Zusammenhänge des Themenbereichs Mobilität und Nachhaltigkeit in einer für Kinder und Jugendlichen ansprechenden Form zu vermitteln. Berücksichtigt werden zum Beispiel Verkehrsentwicklung, Bewegung & Gesundheit, Kosten des Verkehrs, Flächenverbrauch, Lärm und Verkehrsmittelwahl. Mehr Informationen unter: [http://www.bmu-kids.de/wissen/index\\_wissen.htm](http://www.bmu-kids.de/wissen/index_wissen.htm)

## **3.5 Umgang mit Aggression**

### **3.5.1 Problemlage**

Fragt man Schülerinnen und Schüler danach, was sie am meisten am Schulbusverkehr stört, nennen sie sehr schnell die Angst vor verbaler und körperlicher Gewalt. Aggressionen gegen Menschen und Gegenstände sind leider oft Bestandteil des Alltags von Busschülerinnen und Busschülern, von Busfahrerinnen und Busfahrern. Das kann neben hohen Sachschäden auch zu Beeinträchtigungen von Körper und Seele führen.

Da Schülerinnen und Schüler ihre aufgestauten Emotionen im Schulalltag oft nicht ausleben können, kann es im Schulbus - als häufig unbeaufsichtigter Ort - zur Entladung kommen. Oft sind es auch unbefriedigte motorische Bedürfnisse, die in der Enge des Busses zu Problemen führen.

Mittlerweile gibt es eine Reihe von Programmen, die sich dieser Problematik annehmen. Dazu gehören neben Buslotsenprogrammen auch Angebote zur Senkung von Gewaltpotentialen.

### 3.5.2 Lern-, Erfahrungs- und Gestaltungsmöglichkeiten

Probleme mit Aggression und Sachbeschädigung durch Jugendliche und Kinder treten nicht nur im Schulbusverkehr auf. In der Regel ist es daher nicht sinnvoll, die Lösung des Problems auf diese Ebene zu begrenzen.

Die Ursachen für Aggressivität unter Schülerinnen und Schülern sind äußerst komplex und stehen nur zum Teil unter dem Einfluss von Schule. Dennoch gibt es Raum für Gestaltungsmöglichkeiten, der genutzt werden kann. Den größten Einfluss hat sicher das Umgangsklima, das an einer Schule und damit auch im Schulbusverkehr herrscht. Schülerinnen und Schüler, die sich in einer Institution angenommen fühlen und sich mit ihr identifizieren können, werden seltener zu Aggressionen neigen. Für den Schulbusverkehr kann der Busfahrer oder die Busfahrerin eine Schlüsselfigur sein, über die eine positive Identifikation aufgebaut werden kann. Dazu werden Vorschläge für die Umsetzung in die Praxis gemacht.

Die Disziplinprobleme im Schulbus haben auch damit zu tun, dass die Schülerinnen und Schüler dort – oft nach 6 bis 8 Stunden Unterricht – zum ersten Mal am Tag unbeaufsichtigt sind. So muss darüber nachgedacht werden, wie dieser Freiraum so gestaltet werden kann, dass Aggressionen sich nicht gegenüber Schwächeren entladen können. Oft können als Schulbuslotsen ausgebildete Schülerinnen und Schüler als Ansprechpartner für potentielle Opfer dienen und deeskalierend eingreifen.

Schülerinnen und Schüler können sich aber auch im Unterricht inhaltlich mit dem Thema Aggression auseinandersetzen. Indem sie die Bedingungen, unter denen Gewalt entsteht, hinterfragen, kann eine Sensibilisierung für soziale Prozesse erfolgen. Auf dieser Grundlage kann dann erarbeitet werden, welche Möglichkeiten es zur Vorbeugung von Konflikten gibt oder wie bestehende Konflikte gewaltfrei gelöst werden können.

### 3.5.3 Anregungen für spezielle Projekte

#### 3.5.3.1 Buslotsenprogramme

<b>Absicht:</b> Verantwortung übernehmen, Deeskalation bei Konflikten, Ansprechpartner für Fahrschülerinnen und Fahrschüler stellen	<b>Dauer:</b> mindestens 1 Jahr
<b>Art der Aktivität:</b> Soziales Handeln, Handeln in Ernst-Situationen	<b>Material:</b> -
<b>Teilnehmerzahl:</b> abhängig vom Ausbilder	<b>Vorbereitung:</b> Schulung durch Verkehrsbetrieb und / oder Polizei
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8. Klasse	<b>Lernort:</b> Schulweg
<b>Fächereinbindung:</b> -	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetrieb, Verkehrswacht, Polizei, Örtliche Presse
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.2.3.2 Patenschaft zwischen Älteren und Jüngeren	

#### Idee des Buslotsenprogramms

Buslotsen sind Schülerinnen und Schüler, die aufgrund einer besonderen Ausbildung imstande sind, Konflikte im Bus deeskalierend zu schlichten und dadurch den Schulweg für ihre Mitschüler sicherer und angenehmer zu gestalten. Häufig wirken sie allein durch ihre Präsenz, doch auch das Vermitteln bei Konflikten und das Helfen jüngerer Fahrschülerinnen und -schüler gehört zu ihren Aufgaben.

Aus der Sicht von Schülerinnen und Schüler können Buslotsen einen Stressabbau an der Haltestelle bewirken und die Kommunikation untereinander, besonders bei Konflikten verbessern. Busfahrerinnen und Busfahrer profitieren durch Buslotsen folgendermaßen: Sie werden durch den Buslotsen entlastet, so dass sie sich mehr auf das eigentliche Fahrgeschehen konzentrieren können. Zusätzlich wird durch sie ein reibungsloser Ablauf der Schülerbeförderung gefördert.

Gibt es keinen besonderen Schulbusverkehr, fahren die Schülerinnen und Schüler mit dem normalen Linienverkehr zur Schule und nach Hause. So haben auch andere Mitfahrende Vorteile durch den Einsatz von Buslotsen, denn auch sie erfordern rücksichtsvolles Verhalten im Bus.

In der Regel werden Buslotsenprojekte in Kooperation von Schule, Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht, Schulträger und Polizei durchgeführt. Der Schwerpunkt von Buslotsenprogrammen liegt in der Gewaltvorbeugung. Diese bezieht sich sowohl auf Gewalt gegen Menschen als auch auf Sachbeschädigung. Das Programm lässt sich aber auch ausweiten auf die Vorbeugung von Unfällen an Haltestellen und im Bus.

### **Weitere Informationen.**

auch zu rechtlichen Grundlagen der Schulwegdienste finden sich im Material „Schulwegdienste“.

[Link zu 4.1.8 M 33 Schulwegdienste](#)

## **Ablauf eines Buslotsenprogramms**

### **Kontakt herstellen**

Die Initiative kann sowohl von Schulen als auch von Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht oder der Polizei ausgehen. Wichtig ist, dass die konkreten Ziele gemeinsam vereinbart und Zuständigkeiten geklärt werden. Dies sollte bei einem ersten Treffen zu Beginn des Projekts erfolgen. Eine Checkliste für die ersten wichtigen Schritte findet sich hier:

[Link zu 4.1.4 M 33 Checkliste für ein erstes Treffen der Kooperationspartner](#)

### **Ausbildung**

Busbegleiter können Busschüler sein, die über ein Mindestmaß an sozialer Kompetenz verfügen und von ihren Mitschülern respektiert und akzeptiert werden. Nur so ist es ihnen möglich, ein Klima der Empathie herzustellen, das für den Erfolg eines Buslotsenprogramms entscheidend ist. Auch empfiehlt es sich, bei der Auswahl der auszubildenden Schüler Freiwilligkeit als Auswahlkriterium zu berücksichtigen.

Beteiligte können sowohl einzelne Schüler, eine ganze Klasse oder eine Arbeitsgemeinschaft sein. Eine Motivation stellen oft die Erwähnung der Tätigkeit als Buslotse in einem Zeugnisvermerk oder Zeitungsartikel dar.

Die Ausbildung erweist sich häufig als zeitintensiv, so dass Ausbildungstermine am Wochenende nötig werden können. Der Zeitrahmen variiert und kann je nach Ausbildungsort und –art zwischen 20 und 100 Stunden liegen.

Mögliche Teile des Ausbildungsprogramms:

- Gesprächsführung: sich bei anderen Gehör verschaffen, aktives Zuhören, zusammenfassendes Reden,
- Selbstbehauptungstraining,
- Möglichkeiten der gewaltfreien Konfliktlösung,
- selbst besser mit problematischen, aggressiven Situationen klar kommen und sich nicht provozieren lassen.

Die Ausbildung von Buslotsen wird oft durch die Polizei durchgeführt, kann aber gegebenenfalls auch von Lehrkräften, die beispielsweise als Mediatoren ausgebildet sind, übernommen werden.

Die im Folgenden genannten Unterrichts Anregungen können Bestandteil der Ausbildung eines Buslotsen sein. Auch ist es möglich, auf Unterrichtsmaterialien wie beispielsweise aus dem Projekt „Erwachsen werden“ von Lions Quest (siehe unter „weitere Informationen“) zurückzugreifen, welches unter anderem Gewaltprävention als Ziel hat.

Die Mediatoren- oder Konfliktlotsenausbildung für Lehrkräfte wird beispielsweise von der Mediationsstelle Brückenschlag ev. durchgeführt. Um Informationen über konkrete Übungen zu bekommen, kann sich beispielsweise an diese Stellen gewandt werden.

### **Praxis eines Buslotsen**

Am Anfang ihrer „Dienstzeit“ werden die Buslotsen entweder in den einzelnen Klassen, in der Schulzeitung oder durch Aushang in der Schule vorgestellt. Während seines Dienstes im Bus macht sich der Buslotse mit dem Abzeichen kenntlich. Er arbeitet mit dem Busfahrer zusammen, stellt sich beim Einsteigen vor. Er hilft, wo offensichtlich Hilfe notwendig ist und fordert unter Umständen andere zur Mithilfe auf.



Buslotsen sollen

- als Mitmenschen handeln, nicht als Hilfssheriffs,
- bei Konflikten hinsehen und Verantwortung übernehmen, nicht wegschauen,
- eine Vorbildfunktion erfüllen und nicht selbst Konfliktursache sein,
- im Team arbeiten, nicht Einzelkämpfer sein,
- eigenverantwortlich handeln und nicht Erfüllungsgehilfe der Polizei oder des Verkehrsunternehmens sein,
- als Vermittler zwischen den Konfliktparteien auftreten,
- Lösungswege aufzeigen, nicht Lösungen selbst vorgeben,
- überzeugen statt petzen.

Wichtig ist die Betreuung der Buslotsen durch Supervision bzw. regelmäßige Treffen aller Buslotsen mit Betreuungslehrer, Busfahrerinnen und Busfahrern, um Motivationsverlust und Kommunikationsprobleme zwischen Buslotsen und Busfahrer rechtzeitig vorzubeugen. Dabei können die Buslotsen Probleme, die sich aus ihrer Arbeit ergeben, besprechen und Lösungswege erarbeiten.

**Weitere Informationen:**

Bereits Erfahrungen mit Buslotsenprojekten haben z.B. folgende Unternehmen gesammelt.

BVG (Berlin)

VGSF (Schleswig – Flensburg)

KVV Fulda

WVG Wolfsburg

Informationen zu Mediationsausbildung und Lions Quest findet man hier:

[www.bs-ig.de](http://www.bs-ig.de) (Brückenschlag ev.)

[www.lions.de](http://www.lions.de) oder [www.lions-quest.de](http://www.lions-quest.de) (Lions Quest)

### 3.5.3.2 Schulradio im Bus

<b>Absicht:</b> Mediengestaltung erproben Aufmerksamkeit im Bus bündeln	<b>Dauer:</b> wöchentliche Treffen á 2 h
<b>Art der Aktivität:</b> gestaltend	<b>Material:</b> Aufnahme- und Schneidegeräte bzw. Software; im Bus muss ein Abspielgerät installiert sein
<b>Teilnehmerzahl:</b> 10-30	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 14	<b>Lernort:</b>
<b>Fächereinbindung:</b> Deutsch, Arbeitsgemeinschaften	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Verkehrsbetriebe, Behörden
<b>Mögliche Kombination mit: -</b>	

Gelingt es, die Aufmerksamkeit von Schülerinnen und Schülern im Bus auf eine für sie interessante Aktivität zu richten, lassen Disziplinprobleme oft nach.

An manchen Schulen gibt es bereits ein Schulradio, bei dem eine Arbeitsgemeinschaft ein redaktionelles Programm zusammenstellt. So ein Programm trifft im Schulbus auf viele offene Ohren.

Dabei gibt es rechtliche Grenzen: Nach §8 Abs. 3 BOKraft ist es dem im Fahrdienst eingesetzten Betriebspersonal untersagt, während der Beförderung von Fahrgästen Übertragungsanlagen, Tonrundfunkempfänger oder Tonwiedergabegeräte zu anderen als betrieblichen oder Verkehrsfunk-Hinweisen zu benutzen.

Ein solches Projekt kann also nur in enger Absprache zwischen Verkehrsbetrieb, Schule und Schulverwaltungsamt gelingen, in der eine praktikable Lösung gefunden wird. Möglicherweise kann das Programm nur über die hinteren Lautsprecher des Busses übertragen werden.

Die Ausstrahlung eines solchen Programms ist nur in einer für alle Fahrgäste annehmbaren Lautstärke möglich, so dass eine Grunddisziplin gewährleistet sein muss. Daher muss dem Busfahrer oder der Busfahrerin zugestanden werden, das Programm zu unterbrechen, wenn gegen die vereinbarten Regeln verstoßen wird. Die gemeinsame Formulierung des Regelwerks fördert die Akzeptanz unter den Schülern, weil Regelwerk und Radio als Einheit verstanden werden.

Möglicherweise ist auch ein regionaler Radiosender daran interessiert, mittags ein spezielles Schülerprogramm für Schulbusse auszustrahlen.

### 3.5.4 Anregungen für den Unterricht

#### 3.5.4.1 Boal-Theater

<b>Absicht:</b> Ängste und Sorgen ausdrücken Sensibilisierung für Strukturen, die zu Aggressionen führen Entwickeln von Konfliktlösungsmöglichkeiten	<b>Dauer:</b> ca. 1,5 h
<b>Art der Aktivität:</b> beobachtend, darstellend, gestaltend	<b>Material:</b> evtl. Fotokamera
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Gemeinschaftskunde, Deutsch	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> Theaterpädagogen
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.4.4 Körpersprache reflektieren 3.5.4.5 Ja und Nein 3.5.4.7 Abstand halten	

Eine Methode zur Auseinandersetzung mit unterdrückenden Strukturen ist das *Theater der Unterdrückten* von Augusto Boal.

[Link zu 4.1.11 M 35 Theater der Unterdrückten.](#)

Für die Thematisierung von Gewalterfahrungen und Ängsten im Zusammenhang mit dem Busfahren kann dazu auf folgende Weise gearbeitet werden:

1. Zur Motivation kann eine kurze Einführung in die Entstehungsgeschichte des Boal-Theaters und in die Biographie von Augusto Boal ([Link zu 4.1.11 M 35 Theater der Unterdrückten.](#)) dienen. In der Regel finden Jugendliche und Kinder die außergewöhnliche Biografie und den internationalen Kontext der Entstehung ansprechend. Manchmal ist auch lateinamerikanische Musik Bestandteil ihrer Jugendkultur und kann als Anknüpfungspunkt gewählt werden.

2. Warming Up: einführende Übungen könne die Gruppe auflockern und die spätere Darstellung von Emotionen erleichtern:

Die Schülerinnen und Schüler bewegen sich zu Musik frei durch den Raum. Die Lehrerin oder der Lehrer gibt Anweisungen: Bewegt euch wie ein ganz alter Mensch, wie in Kind, wie jemand der verliebt ist, wie jemand der flüchtet, wie ein Schlafwandler,... ! Begrüßt euch gegenseitig wie zwei alte Bekannte, wie zwei Agenten, wie zwei Präsidenten, wie zwei Hip-Hopper,...! Wird die Musik gestoppt, frieren alle in ihren Bewegungen ein.

3. Die Schülerinnen und Schüler werden aufgefordert, Kleingruppen zu bilden. Jede Gruppe erhält folgenden Arbeitsauftrag:

Erstellt mit eurer Gruppe eine „lebende Statue“, in der eine Situation aus dem Schulbus dargestellt wird, in der ihr euch bedroht gefühlt habt! Jeder Teilnehmer aus eurer Gruppe soll an der Statue beteiligt sein. Versucht, die Szene so darzustellen, dass die anderen aus eurer Klasse sie verstehen, ohne dass ihr sie erklären müsst! Ihr habt dazu 20 Minuten Zeit.

In der Phase der Kleingruppenarbeit kann die Lehrerin oder der Lehrer Hinweise geben, wie eine Figur möglichst ausdrucksstark dargestellt werden kann: durch eine ausgeprägte Mimik, durch eingefrorenen Bewegungen oder durch den Einsatz von im Raum vorhandenen Requisiten. Auf die inhaltlichen Überlegungen der Schülerinnen und Schüler sollte kein Einfluss geübt werden.

4. Die Kleingruppen präsentieren einander ihre Ideen. Für jede Gruppe wird folgender Ablauf gewählt:

- Die Gruppe präsentiert ihre „lebende Statue“. Jemand kann die Figur mit einer Digitalkamera festhalten.

Die anderen Schülerinnen und Schüler können nun Mutmaßungen über die dargestellte Situation äußern. Die darstellende Gruppe hilft, falls die Überlegungen in eine völlig falsche Richtung gehen.

- Ist die Situation klar, kann die Situation nun in Richtung einer positiven Utopie verändert werden: Wie müsste sich die Situationen ändern, damit alle Beteiligten sich wohler fühlen?

Dazu können einzelne Schülerinnen und Schüler die Stellung einzelner Figuren vorsichtig verändern. Sie können sich auch in die Statue „einwechseln“, indem sie eine darstellende Person anticken und deren Position leicht verändert einnehmen. Es könne auch neue Figuren in die Statue eingeführt werden.

Die Veränderungen sollten in einer stillen Atmosphäre langsam und für alle nachvollziehbar erfolgen. Sie werden zunächst nicht kommentiert. Aufgabe der Lehrkraft ist es auch, zunächst zurückhaltende Schülerinnen und Schüler zu Veränderungen aufzufordern.

- Ist die Konfliktsituation völlig aufgelöst, wird die veränderte Figur erneut mit der Kamera festgehalten. Nun können die Veränderungsvorschläge und ihre Wirkungen thematisiert werden.

Erkenntnisleitende Fragen sind dabei:

Welche Bedingungen waren haben dazu geführt, dass eine angsterzeugende Situation entstand?

Welche Veränderungen haben die Situation positiv beeinflusst?

Welche Rolle spielten dabei die einzelnen Figuren?

Dabei sollte immer ein Bezug zur alltäglichen Situation in den Bussen hergestellt werden.

Im Idealfall können am Ende der Übungen konkrete Verhaltensweisen für problematische Situationen im Bus erarbeitet werden: Mit welcher Körperhaltung drücke ich Selbstsicherheit aus? Wie kann ich Leute um Hilfe bitten? Was bringt andere dazu, bestimmte Personen zu ärgern und wie kann man das ändern? Wie müssen sich die Personen im Bus verhalten, damit Aggression nicht eskalieren kann?

Ist die Lerngruppe an dieser Methode interessiert, kann sie ihre Ergebnisse auch in einem größeren Rahmen präsentieren, z.B. für eine andere Klasse oder auf einem Schulfest. Auch dabei sollte im Sinne von Augusto Boal den Zuschauern eine aktive Rolle zugeschrieben werden!

Die erstellten Fotos können über die Schulhomepage veröffentlicht werden oder auch zur Kontaktaufnahme mit einem Verkehrsbetrieb dienen, falls dieses von den gewünschten Veränderungen der Schülerinnen und Schüler betroffen ist.

**Weitere Informationen:**

BOAL, A. et al. (2004): Theater der Unterdrückten : Übungen und Spiele für Schauspieler und Nicht-Schauspieler. Erstausg., 1. Aufl., [Nachdr.], Frankfurt am Main.

NEUROTH, S. (1994): Augusto Boals "Theater der Unterdrückten" in der pädagogischen Praxis. Weinheim.

LENZEN, K.-D. (1992): Theater macht Schule - Schule macht Theater : Werkstattberichte, Theorie und praktische Hinweise. 2., unveränd. Aufl, Frankfurt am Main.

### 3.5.4.2 Der Busfahrer oder die Busfahrerin als Kontaktperson

<b>Absicht:</b> Einblick in den Arbeitsalltag von Busfahrerinnen und Busfahrern gewinnen Den Fahrer oder die Fahrerin als Ansprechpartner für Problemlagen kennen lernen. Verständnis für die schwierige Situation des Fahrpersonals schaffen	<b>Dauer:</b> ca. 1 Stunde
<b>Art der Aktivität:</b> Diskussion	<b>Material:</b>
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b>
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 8	<b>Lernort:</b> Klassenraum
<b>Fächereinbindung:</b> Sachunterricht, Deutsch, Gemeinschaftskunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b>
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.1.4.6 Besichtigung eines Busbetriebshofs 3.2.3.1 Den Bus gestalten 3.3.3.1 Busschule	

Der Busfahrer oder die Busfahrerin ist im Schulbus in der Regel die einzige Aufsichtsperson. Dabei ist ihre Aufmerksamkeit durch die Teilnahme im Straßenverkehr voll beansprucht.

Schülerinnen und Schüler nehmen Busfahrerinnen und Busfahrer häufig nur als Träger einer Funktion wahr. Für ein gutes Klima im Bus kann es hilfreich sein, auch einen persönlichen Kontakt entstehen zu lassen und zu pflegen.

Dazu können die Busfahrerinnen und Busfahrer in die Schule kommen und einzelne Klassen besuchen. Mögliche Themen in einem Gespräch mit der Klasse können sein:

- der Arbeitsalltag von Busfahrerinnen und Busfahrern
- besonders anstrengende und besonders schöne Erlebnisse
- Ausbildungswege von Busfahrerinnen und Busfahrern
- technische Zusammenhänge
- was sich Busfahrerinnen und Busfahrer von Schülerinnen und Schülern wünschen

...

Den Schülerinnen und Schülern sollte auch viel Raum für eigene Fragen gegeben werden.

#### Weitere Informationen

*4.1.1 M31 Hinweise für das Erzählen in der Klasse.*

### 3.5.4.3 Körpersprache reflektieren

<b>Absicht:</b> Bewusstsein körper- sprachliche Ausdrucks- möglichkeiten entwickeln	<b>Dauer:</b> ca. 1 Stunde
<b>Art der Aktivität:</b> darstellend, überlegend, Diskussion	<b>Material:</b> -
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b> Beispielsituationen aus- denken
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 12	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer oder Sport- halle
<b>Fächereinbindung:</b> Sport, Gemeinschafts- kunde, Deutsch	<b>Mögliche Kooperations- partner:</b> bei Selbstbehauptungstrai- nings wie in Übung 2 ggf. Polizei
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.4.1 Boal-Theater 3.5.4.7 Abstand halten 3.5.4.5 Ja und Nein	

Die folgenden Aufgaben können helfen, Konflikte und Aggression zu vermeiden, indem die Aufmerksamkeit der Schülerinnen und Schüler gezielt auf körpersprachliche Ausdrucksmöglichkeiten gelenkt wird. Wird erkannt, in welcher Stimmung sich andere gerade befinden, ist es möglich, schon im Vorfeld darauf zu reagieren und somit eventuell Streitsituationen zu vermeiden.

#### Übung 1:

Während die Schülerinnen und Schüler sich frei im Klassenraum bewegen, aber nicht miteinander sprechen, beschreibt die Lehrkraft verschiedene Situationen aus der Lebenswelt der Schülerinnen und Schüler. Diese werden gebeten, die Stimmungen und Gefühle, die in der jeweiligen Situation aufkommen könnten durch ihr Gehen, ihre Körperhaltung, ihre Mimik zu zeigen und sich darauf einzulassen.

#### Einige Beispielsituationen:

- 1 Stell dir vor, du hast gerade von jemand anderem erfahren, dass deine beste Freundin/dein bester Freund vor anderen böse über dich gelästert hat. Als du sie/ihn zur Rede stellen willst, tut er/sie so, als wäre nichts gewesen.
- 2 Stell dir vor, du hast gerade erfahren, dass die letzten drei Schulstunden ausfallen. Es ist tolles Wetter, die Sonne scheint und du kannst direkt ins Freibad fahren.
- 3 Stelle dir nun vor: Du hattest eine Verabredung, auf die du dich seit Tagen gefreut hast. Du bist schon auf dem Weg, als du eine SMS bekommst und erfährst, dass etwas dazwischen gekommen ist. Du bist enttäuscht und weißt nicht, was du nun mit dem Nachmittag anfangen sollst.

- 4 Stell dir nun vor: Du möchtest am Abend gern zu einer Party im Jugendzentrum und fragst deine Eltern, ob sie dich später dort abholen könnten. Statt ja zu sagen beginnt deine Mutter, eine völlig blöde Diskussion anzufangen und verbietet dir nach einem heftigen Streit den Besuch der Party ganz. Du bist total sauer und machst dich auf den Weg zu einem Freund (oder einer Freundin).

In einem späteren Auswertungsgespräch können unter anderem folgende Fragen besprochen werden:

- 4.2 Welche Stimmungen waren für euch leicht vorzustellen und auszudrücken, welche schwerer?
- 4.3 Was ist euch allgemein aufgefallen?
- 4.4 Gab es Situationen, in denen ihr aufrechter oder zusammengesunkener gegangen seid?
- 4.5 Wann seid ihr besonders laut/leise gegangen?

Als Anschlussaufgabe können die Schülerinnen und Schüler aufgefordert werden, einmal ganz bewusst andere Menschen zu beobachten und sich zu fragen, wie es ihnen wohl gerade geht. Diese Beobachtungen können besonders gut bei Mitschülerinnen und Mitschülern im Bus oder an der Haltestelle durchgeführt werden!

## Übung 2

Im Zusammenhang mit Übungen zur Körpersprache, Gestik und Mimik kann auch die Frage angesprochen werden, ob sich selbstbewusste, selbstsichere Menschen auf eine bestimmte Art und Weise verhalten. Gerade weibliche Jugendliche finden sich in Bussen oft nicht nur Streit und Pöbeleien ausgesetzt, sondern auch sexuellen Belästigungen. Selbstbewusstes Auftreten lässt manche Gefahrensituationen gar nicht erst entstehen bzw. hilft den betroffenen Opfern, die eigenen Grenzen klar aufzuzeigen, Nein zu sagen, sich zur Wehr zu setzen und Mitmenschen um Hilfe zu bitten.

In einer Diskussion können Ausdrucksmöglichkeiten von Selbstsicherheit besprochen werden. Nachdem Aspekte wie ein aufrechter Gang, bewusster Blickkontakt, erhobener Kopf und deutliches Sprechen angesprochen wurden, kann in Rollenspielen selbstsicheres Verhalten erprobt und gefestigt werden.

### **Weitere Informationen:**

Weitere ähnliche Übungen finden sich im Material SICHER und FAIR in der Region Hannover. Jugendliche mobil mit Bus und Bahn. Materialien für den Unterricht für Lehrerinnen und Lehrer der Klassen 7 und 8. Das Material kann kostenlos unter <http://www.gvh.de> heruntergeladen werden.



### 3.5.4.4 Ja und Nein

<b>Absicht:</b> sich selbst behaupten lernen, Funktion von Körpersprache erkennen	<b>Dauer:</b> ca. eine Stunde
<b>Art der Aktivität:</b> darstellend, beobachtend, handlungsorientiert	<b>Material:</b> Streichhölzer oder farbige Karten
<b>Teilnehmerzahl:</b> maximal 14	<b>Vorbereitung:</b> -
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 12	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer
<b>Fächereinbindung:</b> Deutsch, Biologie, Gemeinschaftskunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.3.1 Buslotsenprogramme 3.5.4.4 Körpersprache reflektieren 3.5.4.7 Abstand halten	

Wenn diese Aufgabenstellung mit der ganzen Klasse durchgeführt wird, ist es sinnvoll, die Schülergruppe zu teilen. Die eine Gruppe kann dann die Aktivitäten der anderen beobachten und anschließend kommentieren, bevor gewechselt wird.

Durch das Zufallsprinzip werden Zweiergruppen gebildet (beispielsweise durch das Ziehen von langen und kurzen Streichhölzern, verschiedenfarbigen Karten etc.). Die Partner stellen sich ca. 1-2 m entfernt voneinander auf und schauen sich an. Während der/die eine Fragen stellt, darf der/die andere nur mit Ja und Nein antworten. Dabei sollen Stimme und Körperausdruck variiert werden und es werden Möglichkeiten gegeben wie: „Reagiere sauer, freundlich, genervt, gereizt, fröhlich, lustig, traurig,...“ Nach einigen Minuten werden die Rollen getauscht.

In einem Abschlussgespräch wird geklärt,

- was gut funktioniert hat,
- was einfacher war (Ja oder Nein),
- warum es einfacher war,
- welche Körperhaltung und Stimme zu einem Ja bzw. Nein gepasst hat und welche nicht, etc.

Nachdem die erste Gruppe geantwortet hat, präsentiert nun die Beobachtergruppe, was sie gesehen und festgestellt hat. Dann werden die Gruppen gewechselt.

### 3.5.4.5 Orientierung mit allen Sinnen

<b>Absicht:</b> Wahrnehmung schärfen, verschiedene Sinne zur Orientierung nutzen, der eigenen Wahrnehmung vertrauen lernen	<b>Dauer:</b> ca. 30 Minuten
<b>Art der Aktivität:</b> handlungsorientiert, sensibilisierend, experimentell	<b>Material:</b> -
<b>Teilnehmerzahl:</b> abhängig von der Größe des Raumes, ca. 10-20	<b>Vorbereitung:</b> den Raum vorher so sichern, dass Verletzungen durch Stolpern oder Stoßen vermieden werden
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 11	<b>Lernort:</b> Klassenzimmer oder Sporthalle
<b>Fächereinbindung:</b> Sport, Deutsch, Biologie	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.4.7 Abstand halten	

Es empfiehlt sich, diese Aktivität in getrennten Mädchen- und Jungengruppen stattfinden zu lassen, denn gerade in dieser Altersgruppe werden zufällige Berührungen oft als unangenehm und peinlich empfunden.

### Durchführung der Übung:

Die Schülerinnen oder Schüler stehen mit geschlossenen Augen im Klassenraum und sollen, bevor sie sich langsam in Bewegung setzen, darauf hingewiesen werden, dass diese Übung eine hohe Konzentration erfordert. Die Aufgabenstellung kann folgendermaßen lauten:

Geht mit geschlossenen Augen durch den Raum. Geht langsam und ändert auch mal die Richtung. Versucht, eure Mitschüler und die Wände vorzeitig wahrzunehmen und ihnen auszuweichen. Dabei darf nicht gesprochen werden.

Solltet ihr jemanden berühren, bleibt kurz stehen, aber haltet die Augen geschlossen. Berührt euch kurz am Arm oder gebt euch die Hand, bevor ihr weitergeht.

Achtet darauf, was ihr wahrnehmt! Hört ihr Geräusche? Was für Geräusche sind es und von wo kommen sie? Achtet auch auf Licht, dass trotz der geschlossenen Augen durch eure Lider dringt. Geht langsam weiter, bis ich „Stopp“ sage.

Nun versucht, euch im Raum zu orientieren! Wo steht ihr? Wo sind die Fenster, die Tür? Befinden sich Mitschüler ganz in eurer Nähe? Wo sind sie, vor, hinter oder neben euch? Wie viele sind es ungefähr?

Öffnet jetzt die Augen und schaut euch um. Bleibt noch einen Moment stehen.

Das Auswertungsgespräch sollte begonnen werden, solange die Schülerinnen oder Schüler noch an ihrem Stopp-Punkt stehen. Mögliche Fragen:

- Haben deine Wahrnehmungen gestimmt?
- \_\_\_\_\_ (Name), hast du gemerkt, dass direkt hinter dir jemand steht? Ist dir aufgefallen, dass du direkt neben einer Wand stehst?
- Woran hast du es gemerkt? Hast du Geräusche gehört, etwas gerochen oder war es einfach ein „Gefühl“?

Ziel dieser Übung ist es, den Schülerinnen und Schülern zu verdeutlichen, dass man auch ohne Augen eine Menge wahrnehmen kann und dass man sich normalerweise auf seine Wahrnehmung verlassen kann. Die Schülerinnen und Schüler sollten dazu ermutigt werden, ihrer eigenen Wahrnehmung zu trauen und beispielsweise Situationen, in denen sie ein „unangenehmes Gefühl im Bauch“ haben, zu meiden bzw. möglichst schnell zu verlassen.

### 3.5.4.6 Abstand halten

<b>Absicht:</b> Nähe und Distanz bewusst erfahren, den eigenen Abstand zu anderen herausfinden und behaupten	<b>Dauer:</b> ca. 1 Stunde
<b>Art der Aktivität:</b> sensibilisierend, darstellend, Diskussion	<b>Material:</b> Maßbänder
<b>Teilnehmerzahl:</b> max. 30	<b>Vorbereitung:</b> -
<b>Teilnehmeralter:</b> ab 12	<b>Lernort:</b> Klassenraum, Sporthalle, Schulhof
<b>Fächereinbindung:</b> Deutsch, Sport, Erdkunde	<b>Mögliche Kooperationspartner:</b> -
<b>Mögliche Kombination mit:</b> 3.5.4.6 Orientierung mit allen Sinnen 3.5.4.5 Ja und Nein	

Im Bus entstehen oft Situationen, in denen Schülerinnen und Schüler sich näher kommen, als ihnen lieb ist. Gerade im normalen Linienbusverkehr werden auch andere ältere Mitfahrende mit in solche Situationen einbezogen. Nähe und Abstand zu anderen Personen werden meist unbewusst gewählt. Werden diese Entscheidungsprozesse bewusst gemacht, kann Verständnis für Gefühle und Reaktionen entwickelt werden, die aufkommen, wenn normale Raumsprüche nicht erfüllt werden (können). Auch können so Handlungsmöglichkeiten in solchen Situationen überlegt werden

Hier werden 2 Möglichkeiten aufgeführt, um auf die Unterschiedlichkeit der Abstände zwischen Personen aufmerksam zu machen.

#### **Möglichkeit 1:**

Einige Schülerinnen und Schüler stellen vorgegebene (oder selbst ausgedachte) Situationen nach, die anderen beobachten sie dabei. Später wird über die Distanz zwischen den Darstellern diskutiert.

#### **Beispielsituationen:**

- Eine fremde Person spricht dich auf der Straße an und fragt nach der Uhrzeit.
- Du gehst mit einem sehr guten Freund / einer sehr guten Freundin spazieren.
- Du stehst im sehr vollen Bus.
- Du wartest allein an der Bushaltestelle mit einigen Fremden auf den Bus.
- Du bist mit deinen Freunden bei einem Konzert. In der Pause steht ihr in der Gruppe zusammen und redet.

## **Möglichkeit 2:**

Die Schülerinnen und Schüler werden in eine A- und eine B-Gruppe aufgeteilt, anschließend finden sich immer ein A- und ein B-Mitglied zu einem Paar zusammen. Die Aufgabe ist, den eigenen angenehmen Abstand zum anderen zu finden. Zuerst bestimmt A, wie weit entfernt er/sie von B stehen möchte, dann zeigt B, welchen Abstand er/sie zu A am angenehmsten findet. Beide Abstände werden gemessen und verglichen. Haben beide den gleichen Abstand gewählt?

Es kann auch der Frage nachgegangen werden, ob die Abstände sich in unterschiedlichen Situationen (z.B. Gespräch, Streit, kein Gespräch) verändern.

Wenn gewünscht, können die Paare mehrmals neu zusammengesetzt werden. So wird deutlich, dass man nicht zu allen Personen den gleichen Abstand wahrt, sondern individuell neu entscheidet, welcher Abstand als angenehm empfunden wird.

Hier gibt es nicht nur Unterschiede zwischen den Geschlechtern (besonders in dieser Altersgruppe), sondern auch zwischen Familie, Freunden und Fremden. Auch andere Kulturen gehen unterschiedlich mit persönlicher Distanz um. Für die Schülerinnen und Schüler kann es interessant sein, auf diese kulturellen Unterschiede näher einzugehen!

Wichtig ist, dass die Schülerinnen und Schüler verstehen, dass im Alltag, im Bus und an der Haltestelle jeder einen anderen Abstand angemessen finden kann. Und dass es in unangenehmen Situationen in Ordnung ist, den gewünschten Abstand einzufordern. In Rollenspielen können Handlungsmöglichkeiten erarbeitet werden, wie beispielsweise die deutliche Aufforderung „Gehen Sie bitte einen Schritt zurück, Sie sind mir zu nah!“

### 3.5.5 Anregungen für die Zusammenarbeit mit Eltern

Gerade die Eltern jüngerer Schülerinnen und Schüler sind häufig besorgt, dass ihre Kinder Opfer von Gewalt im Schulbus werden können. Sind diese Sorgen besonders groß, kann dazu ein *Elternabend* organisiert werden, bei dem Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Verkehrsbetrieben, Verkehrswachten und der Polizei zu suchen.

Eltern, deren Kinder neu im Schulbusverkehr sind, können darauf hingewiesen werden, dass sie ihr Kind genau beobachten sollen. Kinder können ihre Ängste oft noch nicht verbal ausdrücken. Haben die Eltern den Eindruck, ihr Kind hat Angst vor dem Schulbus, sollten sie ihr Kind darauf ansprechen und den Ursachen nachforschen. Besonders ängstliche Kinder können vielleicht für eine Übergangsphase von einem Elternteil auf dem Schulweg begleitet werden. Einige Verkehrsbetriebe stellen dazu kostenlose Elternbegleitscheine aus.

### 3.5.6 Anregungen für Busfahrer und Verkehrsbetriebe

Probleme mit Aggressionen im Schulbus werden schnell auch zum Problem von Verkehrsbetrieben. Denn Schülerinnen und Schüler gewinnen ihre Einstellung zum öffentlichen Nahverkehr oft aus ihren Erfahrungen im Schulbus. Eltern wenden sich häufig in Sorge um ihre Kinder an die Verkehrsbetriebe.

Rechtlich sind die Verkehrsbetriebe für die Zeit des Bustransportes aufsichtspflichtig gegenüber den Schülerinnen und Schülern. Der Busfahrer oder die Busfahrerinnen können diese Aufsichtspflicht nicht wahrnehmen, da ihre Tätigkeit volle Aufmerksamkeit beansprucht. So ist zu überlegen, wie die Busfahrt so gestaltet werden kann, dass der Bus von den Schülerinnen und Schülern nicht als disziplinfreier Raum wahrgenommen wird.

Am nahe liegendsten ist sicherlich die *Einführung einer Aufsichtsperson*. Es kann ernsthaft überlegt werden, dafür Arbeitskräfte einzustellen, so dass in den Linien, die als besonders problematisch empfunden werden, eine Aufsicht gewährleistet ist.

Möglicherweise kann die Aufsicht bis zu einem gewissen Grad auch von Schulbuslotsen wahrgenommen werden. Hinweise für die Gestaltung eines Buslotsenprogramms finden sich in Abschnitt 3.5.3.1. Dazu muss die Kooperation mit Schulen, Verkehrswachten und der Polizei gesucht werden.

Ein aggressives Klima in den Bussen kann oft auch dadurch verhindert werden, dass die Schülerinnen und Schüler bewusst in ihrer individuellen Persönlichkeit angesprochen werden. Aggression tritt häufiger in einem Klima auf, das von Anonymität bestimmt ist. Positive Erfahrungen gibt es z.B. damit, dass der Busfahrer oder die Busfahrerinnen jeden Schüler einzeln mit *Handschlag* und, soweit möglich, auch mit Namen begrüßt. Eine solche Maßnahme erfordert ein wenig Mut, denn sie wird zunächst oft als albern empfunden. Die Wirkung kann aber sehr positiv sein.

Es kann auch als Ritual eingeführt werden, dass der Businnenraum bei besonderen Ereignissen (erster und letzter Schultag, Fasching und Geburtstag des Busfahrers oder der Schülerinnen und Schüler) beispielsweise mit Luftballons oder Luftschlangen geschmückt wird. So wird die Identifikation der Schülerinnen und Schüler mit dem Bus erhöht.

Zusätzlich kann ein Kontakt mit den Schülerinnen und Schülern auch dadurch ins positive verändert werden, dass die Busfahrerinnen und Busfahrer sich *in den Klassen vorstellen*. Dazu wird ein Vorschlag in Abschnitt 3.5.4.2 (Der Busfahrer als Kontaktperson) gemacht.

## 4. Anhang

### 4.1. Weiterführende Informationen

#### 4.1.1 M31 Hinweise für das Erzählen vor der Klasse

- Richten Sie als erstes einige kurze persönliche Worte an die Kinder: Stellen Sie sich vor, erzählen Sie beispielsweise, wie lange Sie schon Busfahrer sind und was Sie vorher gemacht haben.
- Wenn möglich, verteilen Sie am Anfang Namensschilder, so dass Sie die Kinder mit Namen ansprechen können.
- Erzählen Sie, wie man Busfahrer wird, welche Ausbildungsschritte nötig sind. Versuchen Sie dabei, Blickkontakt mit den Kindern halten, das erleichtert den Kindern das Zuhören und Sie merken so am einfachsten, wann die Kinder anfangen, sich zu langweilen oder mit ihren Gedanken abschweifen. Eine Möglichkeit, sie wieder „einzufangen“ besteht darin, sie durch eine gezielt an sie gerichtete Frage in das Geschehen mit einzubeziehen.
- Schildern sie ihren Arbeitsalltag in einigen Sätzen: Fangen sie morgens an und beschreiben sie die einzelnen Handlungen möglichst bildlich (vielleicht haben Sie Fotos oder Bilder dabei; manche Sachverhalte kann man auch am Bus direkt verdeutlichen).
- Scheuen Sie sich nicht, Fachausdrücke zu benutzen. Kinder sind neugierig, wollen hinter die Dinge schauen und lernen gern neue Wörter. Wichtig ist nur, dass Sie auch erläutern, was sich hinter den genutzten Begriffen versteckt.
- Wenn Sie können, beantworten Sie Zwischenfragen der Kinder sofort, statt sie auf später zu vertrösten. So bleibt die Neugier der Kinder erhalten und sie fühlen sich wichtig genommen. Auch wenn Sie dadurch nicht alles erzählen können, was Sie sich vorgenommen hatten, ist es wichtig, auf die Probleme und Fragen der Schülerinnen und Schüler einzugehen!
- Erzählen Sie ruhig etwas Privates zwischendurch. Die Kinder möchten auch gerne den Menschen hinter dem Busfahrer kennenlernen!



#### 4.1.2 M31 Zukunftswerkstatt als Methode

Eine Methode, Vorschläge auszuarbeiten, die für die Verbesserung der Situation in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel sorgen könnten, ist die **Zukunftswerkstatt**. Sie ermöglicht ebenfalls, die Einflussnahme und Beteiligungsmöglichkeiten von Schülern in der Gesellschaft auszuweiten. Eine Voraussetzung für die Durchführung ist allerdings die Möglichkeit, mehrere Tage an dieser Aufgabe zu arbeiten, denn sie erfordert Zeit und Kreativität, ist aber im Prinzip problemlos im Unterricht einsetzbar.

Eine Zukunftswerkstatt ist in drei Phasen eingeteilt:

1. *die Kritikphase*, in der der Frage nachgegangen wird „Was stört uns?“,
2. *die Fantasiephase*, in der die Frage „Was wünschen wir uns?“ beantwortet wird,
3. *die Umsetzungsphase*, in der diskutiert wird, wie die angesprochenen Wünsche und Ziele erreicht werden können und in der Umsetzungsmöglichkeiten erprobt werden.

#### Wichtige Hinweise, die zur Durchführung einer Zukunftswerkstatt notwendig sind:

- Es muss eine Vorbereitungsphase stattfinden, in der sich die Gruppe zusammenfindet und arbeitsfähig wird (in einer Klasse empfiehlt sich die Unterteilung in mehrere Gruppen).
- Die Fragestellung, zu der gearbeitet wird, muss klar formuliert und für alle verständlich und akzeptabel sein.
- Bei einer Zukunftswerkstatt stehen die persönlichen Gedanken der Einzelnen im Vordergrund. Der Verlauf lebt davon, inwiefern sich die Gruppenmitglieder beteiligen.
- Es muss an den Erfahrungen, Bedürfnissen und Interessen der Beteiligten angesetzt werden.
- Ein flexibler Moderator bzw. ein Moderationsteam übernimmt die Funktion, die gesammelten Ideen, Meinungen und Standpunkte der Gruppenmitglieder zu notieren und zu strukturieren, persönliche Angriffe zwischen den Beteiligten zu vermeiden, bereits Gesagtes zusammenzufassen und macht Vorschläge für die inhaltliche Arbeit. Das kann am Anfang die Lehrkraft machen, sollte aber bei weiteren Zukunftswerkstätten von einer Schülerin oder einem Schüler übernommen werden.
- Der Moderator bewertet weder das Gesagte, noch lenkt er die Diskussion in eine bestimmte Richtung!
- Es sollten den Ideen der Schüler keine Grenzen gesetzt werden, denn das Ziel ist, neue Wege und Handlungspläne zu entwickeln und Alternativen zu dem denken, was bereits da ist.
- Die Beiträge der Teilnehmer werden visualisiert (z.B. an der Tafel oder auf Flipcharts), denn nur so können Ergebnisse festgehalten und Wiederholungen vermieden werden.
- Auch eine Nachbereitungsphase ist wichtig, in der der Verlauf und die Ergebnisse evaluiert werden und diskutiert wird, was bei folgenden Zukunftswerkstätten verbessert werden kann.

Wichtig ist, dass die Überlegungen der Schülerinnen und Schüler wirklich zu Konsequenzen führen. Spätestens in der Umsetzungsphase muss daher ein enger Kontakt mit Schulleitung, Verkehrsbetrieben und Behörden geschaffen werden. Den Beteiligten muss klar sein, dass auch jüngere Schülerinnen und Schüler sehr sinnvolle Beiträge zur Gestaltung des Schulbusverkehrs leisten können und daher ernst genommen werden müssen. Statt schriftlichen Aufzeichnungen der Kinder können auch Bilder, Fotos, Collagen und Ähnliches einbezogen werden.

lichen Aufzeichnungen der Kinder können auch Bilder, Fotos, Collagen und Ähnliches einbezogen werden.

**Weiterführende Literatur:**

Apel, H.; Günther, B.: Mediation und Zukunftswerkstatt. Prozeßwerkzeuge für die Lokale Agenda 21. Frankfurt am Main 1999.

Jungk, R.; Müllert, N.: Zukunftswerkstätten. Mit Phantasie gegen Routine und Resignation. 6. Aufl., München 1997.

Weinbrenner, P.: Zukunftswerkstätten – eine neue Methode zur Verknüpfung von ökonomischem und politischem Lernen. In: Gegenwartskunde: Zeitschrift für Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und Bildung, H.4, 1988, S. 527-560.

#### 4.1.3 M32 Gliederung eines Elternabends zur Information über die besondere Situation neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler

1. Begrüßung durch die anwesende Lehrkraft
2. Vorstellung der aktuellen Situation für die neuen Fahrschülerinnen und Fahrschüler und Beschreibung der Problemlage. Mögliche Punkte können sein:
  - Ängste neuer Fahrschülerinnen und Fahrschüler
  - Prävention von Unfällen durch das Erlernen verkehrssicherer Verhaltensweisen
  - Befähigung zur Nutzung des Busses durch das Erlernen verkehrsrelevanter Fähigkeiten

Lebendiger kann dieser Teil werden, wenn die Eltern dazu angeregt werden, sich an ihre eigenen vergleichbaren Erfahrungen zu erinnern und sich über diese auszutauschen.

3. Redebeitrag des Vertreters des Verkehrsbetriebes: Vorstellung des Ablaufs einer Busschule.
4. Redebeiträge eines Elternvertreters und/oder einer Schülerin oder eines Schülers, zum Beispiel zu den begrüßenswerten und problematischen Aspekten des Busverkehrs
5. Vorstellung weiterer geplanter Aktivitäten wie beispielsweise Expertenforum, unterrichtliche Schritte. Hier kann besonders die Kooperation mit Eltern, Unternehmen, Verbänden hervorgehoben werden.
6. Verabschiedung

#### 4.1.4 M33 Checkliste für ein erstes Treffen der Kooperationspartner

Benennung dauerhafter Zuständigkeiten:

- Wer informiert die Schülerinnen und Schüler über das Projekt?
- Wer ist zuständig für die Betreuung der Buslotsen während ihrer „Amtszeit“? Wer organisiert regelmäßige Supervisions-Treffen und wer von den Kooperationspartnern nimmt daran teil?
- 
- Wer ist für die Ausbildung der Buslotsen zuständig?
- Wer finanziert die Ausbildung?
- Wer übernimmt die Öffentlichkeitsarbeit?

#### Vereinbarung der Ziele:

- Was soll durch das Projekt erreicht werden ...
  - für die Schülerinnen und Schüler
  - für die Lehrkräfte
  - für die Verkehrsbetriebe
  - ...

Termin für die Ausbildung vereinbaren:

- Wann und wo findet die Ausbildung statt?

#### Motivation:

- Wie wird die Leistung zur Kenntnis genommen?
  - Zeugnisvermerk?
  - Zertifikat?
- Öffentlichkeitsarbeit: Soll über das Projekt berichtet werden? Wo? Wer kümmert sich um den Kontakt zu Zeitung/regionalem Radiosender, etc.?

## 4.1.5 M33 Wichtige Elemente einer Busschule:

### Gefahrensituationen und Verhaltensweisen

#### 1. Das Warten auf den anfahrenden Bus

Die Situation des Anfahrens an eine Bushaltestelle ist für viele Busfahrer die kritischste überhaupt: Drängelnde und tobende Kinder können jederzeit auf die Fahrbahn geraten. Dazu unterschätzen viele Schüler häufig den Raum, den der Bus beim Einschwenken in die Haltebucht vereinnahmt.

Deshalb: Ein Abstand von mindestens 1 Meter von der Kante der Haltebucht muss eingehalten werden!

Die Notwendigkeit des Sicherheitsabstandes kann auch demonstriert werden: ein direkt an der Kante der Bushaltestelle aufgestelltes Hütchen wird durch den anfahrenden Bus umgefahren.

#### 2. Einsteigen

Das Drängeln beim Einsteigen ist nicht nur gefährlich – es verdirbt vielen Schülern auch die Freude am Busfahren.

Auch wenn die „englische“ Variante der Warteschlange an Bushaltestellen im Alltag der Schulbusfahrten eher unrealistisch ist, lässt sich die Idee doch auf eine andere Weise umsetzen: Jeder Schüler stellt bei der Ankunft an der Haltestelle seine Schultasche in eine Schlange, die dann die Reihenfolge des Einsteigens festlegt!

Von Seiten des Busunternehmens gibt es auch die Möglichkeit, bestimmte Bereiche des Busses für die kleineren Schüler zu reservieren, so dass diese nicht auf die Drängerei angewiesen sind, um einen Sitzplatz zu bekommen. Die Sitze für die Grundschüler können auch extra farbig markiert werden.

Dass ein geregeltes Einsteigen nicht nur sicherer ist, sondern auch schneller geht, kann auch eindrucksvoll demonstriert werden: Mit einer Stoppuhr wird die Zeit gemessen, die die Klasse zum Einsteigen braucht, wenn a) alle versuchen, möglichst schnell in den Bus zu kommen und b) vorher eine Reihenfolge für das Einsteigen vereinbart wird.

#### 3. Im Bus

Gefährlich kann es dann werden, wenn der Busfahrer eine starke Bremsung durchführen muss. Diese Situation kann u.U. im Bus simuliert werden. Dabei sitzen die Schülerinnen und Schüler auf den Plätzen, eine Puppe oder Tonne wird im Mittelgang aufgestellt. Schon bei einer leichten Bremsung werden die auftretenden Kräfte spürbar.

Also: Alle, die keinen Sitzplatz haben, müssen sich unbedingt festhalten!

#### 4. Aussteigen

Zwei Gefahrenquellen gilt es auszuschließen:

Das unüberlegte Überqueren der Fahrbahn vor oder hinter dem Bus

Die Kollision mit Radfahrern, die am Bus vorbei fahren

Beide Situationen sollten mit den Schülern besprochen werden und können gegebenenfalls simuliert werden.

Die Alternative ist klar: Augen auf und Ruhe bewahren auch beim Aussteigen!

#### 5. Der Tote Winkel

Schülerinnen und Schüler müssen das erwachsenen Autofahrern bekannte Phänomen der Toten Winkels verstehen lernen. Insbesondere beim Abbiegen eines Busses ist es gefährlich, wenn Kinder nicht wissen, dass der Fahrer sie in bestimmten Bereichen nicht sehen kann.

Der Bereich seitlich des Busses, den der Fahrer durch den Spiegel nicht einsehen kann, kann dadurch sichtbar gemacht werden, dass vom Außenspiegel ausgehend zwei Seile gespannt werden. Die Schülerinnen und Schüler stellen sich in den Bereich zwischen die Seile. Ein Schüler, der auf dem Fahrerplatz sitzt, dirigiert die Gruppe so, dass sie sich genau in dem toten Winkel abbildet. Anschließend setzt sich jedes Kind auf den Sitz des Fahrers, um seine eingeschränkte Perspektive nachvollziehen zu können.

Den Schülerinnen und Schülern muss als Konsequenz klar werden, dass sie bei abbiegenden Fahrzeugen besonders vorsichtig sein müssen, weil der Fahrer nicht alle den Bus umgebenden Bereiche überblicken kann.

Einen Toten Winkel gibt es für den Busfahrer auch **vor** dem Bus! Der Busfahrer kann aufgrund seiner Sitzposition in der Regel nicht sehen, was unmittelbar vor seinem Bus passiert. Diese Gefahrenquelle wird häufig unterschätzt: Insbesondere kleinere Kinder können leicht aus dem Blickfeld des Fahrers geraten. Dies stellt besonders beim Anfahren des Busses ein Problem dar! Alle Schülerinnen und Schüler sollten die Möglichkeit bekommen, einmal auf dem Platz des Fahrers zu sitzen, um das eingeschränkte Sichtfeld wahrzunehmen.

#### 4.1.6 M33 Pädagogische Hilfen für die Arbeit mit Schülerinnen und Schülern

Sie sind in ihrem Betrieb für die Zusammenarbeit mit den Schulen zuständig? Dann sind hier ein paar Tipps, die ihnen die Arbeit erleichtern können:

- Versuchen Sie, am Anfang einen persönlichen Kontakt zu den Schülern aufzubauen. Vielleicht fragen sie einfach danach, was die Kinder in der letzten Unterrichtsstunde gemacht haben oder erzählen auch ein wenig von Ihnen selber. Sie können von ihrem Arbeitsalltag oder von einem besonders einprägsamen Erlebnis aus ihrem Beruf berichten. Fragen Sie die Kinder nach ihren Erfahrungen mit dem Busfahren.
- Für die Disziplin der Schülerinnen und Schüler während der Veranstaltung sind sie nicht allein, sondern auch der Lehrer zuständig. Vom Lehrer kann verlangt werden, dass er die Bus-Schule vorbereitet und gut organisiert hat. Am besten klärt man solche Fragen im Vorfeld in einem kurzen persönlichen oder telefonischen Gespräch ab.
- Die Aufmerksamkeit der Schüler lässt nach einer ersten Phase der Begeisterung oft nach. Damit habe alle Lehrenden zu kämpfen. Sie können die Aufmerksamkeit wieder herstellen, indem sie unaufmerksame Schüler direkt ansprechen oder auch bestimmte Fragen durch einzelne Schüler selbst erklären lassen. Je mehr die Schüler selber aktiv werden können, desto weniger Probleme wird es mit Aufmerksamkeit und Disziplin geben.
- Lassen sie die Kinder Fragen stellen. Für die Kinder können Dinge interessant sein, die uns zunächst abwegig erscheinen. Wenn Sie mal keine Antwort auf die Frage haben, können Sie dies einfach sagen oder versprechen, die Antwort nachzureichen.
- Überfordern sie die Kinder nicht mit zu vielen Themen. Treffen Sie eine Auswahl mit den wichtigsten Inhalten und nehmen Sie sich hierfür und für die Fragen der Kinder ausreichend Zeit.
- Wenn etwas nicht so klappt, wie geplant: Mit Humor kann man viele Situationen retten!

#### 4.1.7 M33 Die wichtigsten Schulbusregeln für Kinder und Jugendliche

1. **Die allerwichtigste Regel:**  
Niemals – niemals – vor oder hinter dem haltenden Bus über die Straße laufen!  
Immer warten, bis der Bus abgefahren ist, erst dann kann man genau sehen, ob die Fahrbahn frei ist.
2. **Rechzeitig von zu Hause losgehen.**  
Kinder, die auf dem Weg zur Haltestelle hetzen müssen, achten nicht genug auf den Straßenverkehr.
3. **Nicht laufen, Fangen spielen an der Haltestelle.**  
Dabei kann ein Kind leicht auf die Fahrbahn geraten.
4. **Ranzen und Taschen in der Reihenfolge abstellen, in der man an der Haltestelle angekommen ist.**  
Damit ist dann schon die Reihenfolge klar, niemand braucht an der Tür zu drängeln.
5. **Mindestens 1 Meter Abstand zum heranfahrenden Bus halten.**  
Das ist wichtig, denn in einer Haltebucht schwenkt die vordere rechte Ecke des Busses seitlich aus.
6. **Nicht gegen die Bustüren drücken!**  
Bei Druck blockieren sie automatisch und öffnen sich erst recht nicht.
7. **Beim Einsteigen nicht drängeln.**  
Sonst besteht die Gefahr, dass Kinder stolpern und stürzen.
8. **Die Fahrkarte schon vor dem Einsteigen bereithalten und dem Busfahrer un- aufgefördert vorzeigen.**  
Dann gibt es keinen Stau und keinen Zeitverlust und niemand braucht ungeduldig zu werden.
9. **Im Bus Ranzen und Taschen auf den Boden stellen oder auf den Schoß nehmen.**  
Mit Ranzen auf dem Rücken sitzt man schlecht und unsicher. Taschen gehören nicht in den Mittelgang – Stolpergefahr! – und nicht auf die Sitzplätze, denn andere möchten auch sitzen.
10. **Muss man während der Fahrt stehen, hält man sich gut fest.**  
Wenn man im Bus umherläuft oder steht, ohne sich festzuhalten, ist man bei einer Gefahrbremung besonders verletzungsgefährdet.
11. **Beim Aussteigen auf Radfahrer achten.**  
Denn nicht alle Radfahrer nehmen Rücksicht auf aussteigende Fahrgäste.
12. **Keine Angst vor automatisch schließenden Türen.**  
Man kann nicht eingeklemmt werden. Bei Widerstand öffnen sich die Türen von selbst.
13. **Zerstörung und Verschmutzung dem Fahrer melden.**  
Solche Schäden sind teuer und wirken sich auf die Fahrpreise aus.



14. **Nothämmer sind keine Andenken.**

**Diebstahl ist keine Kleinigkeit.**

Beim Unfall können fehlende Nothämmer schlimme Folgen haben.

15. **Eine Bitte an die Eltern.**

Wenn Sie Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder nach Hause fahren, parken Sie bitte nicht an den Haltestellen. Sie behindern die Busse und, schlimmer noch, die aus- und einsteigenden Kinder. Und warten Sie mit ihrem Auto bitte nicht auf der gegenüberliegenden Straßenseite – das verleitet Kinder dazu, sofort nach dem Verlassen des Busses über die Straße zu rennen.

Quelle: Bundesverband der Unfallkassen: Bus-Schule, 2000, GUV 57.1.53.2

#### **4.1.8 M33 Schulwegdienste - rechtliche Grundlagen**

»Schulwegdienste« ist ein Sammelbegriff für Personen, die im Straßenverkehr eine Aufsichts-, Warn- und Sicherungsfunktion zugunsten von Schulkindern wahrnehmen. Eine einheitliche Bezeichnung gibt es (noch) nicht. Die Straßenverkehrsordnung verwendet den Begriff »Verkehrshelfer«, da es außer Schülern auch andere besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr gibt. Vielerorts werden auch Begriffe wie »Lotsendienste« oder »Schülerlotsen« als Oberbegriffe verwendet; der letztgenannte hat allerdings auch eine engere Bedeutung (Überquerungshilfe durch Schüler). Die folgende Aufzählung entspricht der in einigen Bundesländern durch Ministerialbekanntmachung veröffentlichten Definition:

1. »Schülerlotsen« sind selbst Schülerinnen und Schüler. Sie helfen Schülern bei der Überquerung von Fahrbahnen.
2. »Schulweghelfer« sind Erwachsene die Schülern bei Fahrbahnüberquerungen helfen.
3. »Schulbuslotsen« sind Schüler, die in Schulbussen und/oder an Haltestellen ihren Dienst verrichten.
4. »Schulbusbegleiter« sind Erwachsene, die in Schulbussen und/oder an Haltestellen eingesetzt werden.
5. Schülerlotsen sind i. d. R. paarweise tätig, alle anderen Schulwegdienste i. d. R. einzeln.

#### **Haftung und Versicherung**

Schulwegdienste dürfen – im Gegensatz zur Polizei – nicht in den fließenden Verkehr eingreifen. Es wird ihnen jedoch die im Grundgesetz (Art 34 GG) und in den Länderverfassungen festgelegte »Amtshaftung« zugestanden, da sie im Sinne dieser Gesetze ein »höheres Amt« ausüben, wenn sie für eine Gemeinde oder einen Aufgabenträger für die Schülerbeförderung tätig sind. Für eventuell durch sie verursachte Schäden haften dann nicht die Schulwegdienst-Personen selbst, sondern die Träger des Dienstes. Eine Regressforderung des Trägers selbst ist nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit möglich und kommt sehr selten vor. Schulwegdienste stehen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Ist der Träger des Schulwegdienstes eine Stadt oder Gemeinde, so besteht i. d.R auch Haftpflichtversicherungsschutz durch die kommunale Haftpflichtversicherung. Gegebenenfalls ist der Abschluss einer solchen Versicherung zu empfehlen.

#### **Alter**

Schülerlotsen und Schulbuslotsen sollen mindestens 13 Jahre alt sein, Ausnahmen sind möglich.

#### **Sonstige Voraussetzungen**

Schulwegdienste müssen körperlich und geistig für die übertragene Aufgabe geeignet sein. Oftmals müssen sie eine ärztliche Bescheinigung vorlegen. Sie müssen vor ihrem ersten Einsatz eine entsprechende Ausbildung absolviert haben.

#### **Ausbildung**

Die Ausbildung und Einweisung der Schulwegdienste geschieht i.d.R. durch die Polizei, zum Teil auch durch die örtliche Verkehrswacht.

Quelle: Schulweglexikon des Bundesverbandes der Unfallkassen.  
(<http://www.unfallkassen.de/files/510/Schulweglexikon.pdf>)

#### 4.1.9 M34 Exkurs: Nachhaltige Entwicklung

Nachhaltige Entwicklung wird als Übersetzung für den englischen Begriff sustainable development verwendet. Damit wird ein ethisches Prinzip und eine Aufgabe beschrieben, die als Ergebnis einer breiten weltweiten Diskussion über Veränderungen des Ökosystems Erde, über die nicht mehr zu verkraftenden Belastungen durch Schadstoffe, Kulturmüll oder industrielle Landwirtschaft und die zunehmende Ungleichheit in der Verteilung der natürlichen Lebensgrundlagen in der Welt formuliert worden ist. Es zielt auf den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen, einen verantwortlichen Umgang mit den natürlichen Ressourcen und der Belastung des Ökosystems Erde und auf den gerechten Zugang aller Menschen zu den natürlichen Lebensgrundlagen.

Als eine weltweit weitgehend geteilte Formulierung für dieses Leitbild individuellen und gesellschaftlichen Handelns gilt dessen Formulierung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987:

Nachhaltige oder dauerhafte Entwicklung strebt an, die Bedürfnisse der Gegenwart zu befriedigen, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.

Das Nachhaltigkeits-Prinzip wurde 1992 im Rahmen der UN-Konferenz „Umwelt und Entwicklung“ in das politische Handlungsprogramm für das 21. Jahrhundert aufgenommen und als „Agenda 21“ bekannt gemacht. Auch Deutschland hat sich für die Gestaltung seiner Gesamtpolitik dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet; der aus Wissenschaft und gesellschaftlichen Gruppen zusammengesetzte „Rat für nachhaltige Entwicklung“ ([www.nachhaltigkeitsrat.de](http://www.nachhaltigkeitsrat.de)) auf nationaler Ebene ist Ausdruck des Bemühens, dieses Ziel durch breite Aushandlung und Heranziehung verfügbaren Wissens zu konkretisieren.

Die Vorstellungen, was eine nachhaltige Entwicklung ausmachen sollte und wie sie zu erreichen ist, sind unterschiedlich, ja kontrovers – je nach gesellschaftlichen Gruppen auf nationaler Ebene, je nach Interessenlage von Staaten auf internationaler Ebene. Der unbestrittene Zusammenhang von sozialen, ökonomischen, ökologischen und kulturellen Dimensionen von gesellschaftlichen Fragen wird unterschiedlich gewichtet. Das Nachhaltigkeits-Prinzip ist jedoch durch die Vereinten Nationen zu einer Anforderung geworden, zu der Staaten, Gruppen, Organisationen, Institutionen und Individuen aufgerufen sind sich zu verhalten; seine Geltungskraft nimmt durch öffentliche Stellungnahmen zudem noch zu.

Um Wirtschaft und Gesellschaft im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung gestalten zu können, spielen neben wissenschaftlichem Wissen, technischen Innovationen, auch persönliche und gesellschaftliche Werthaltungen eine zentrale Rolle. Damit kommt Bildung und Wissenschaft eine zentrale Bedeutung zu. Sie sind vor allem gefordert, sich mit den Schlüsselthemen einer nachhaltigen Entwicklung und der Ausbildung von Gestaltungskompetenz für eine offene Zukunft auseinanderzusetzen. Zu diesen Schlüsselthemen gehört in den Industrieländern neben landwirtschaftlicher Produktion, Konsumverhalten oder Bauen und Wohnen auch Mobilität.

#### Literatur

- Deutscher Bundestag (2002): Bericht der Bundesregierung über die Perspektiven für Deutschland – Nationale Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Drucksache 14/8953. Berlin
- Hauff, Volker (1987): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Greven
- Kruse, Lenelis/ Michelsen, Gerd (2005): UN-Dekade „Bildung für Nachhaltige Entwicklung“. In: Altner, Günter u.a. (Hrsg.): Jahrbuch Ökologie 2005. München, S. 48-54
- UBA – Umweltbundesamt (1997): Nachhaltiges Deutschland. Wege zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung. Berlin

#### 4.1.10 M34 Exkurs: Ökobilanz

Jedes Produkt beeinflusst durch Herstellung und Nutzung die Umwelt in mehr oder weniger starkem Ausmaß. Eine Ökobilanz ist eine systematische Analyse von Produkten, Stoffen und Prozessen unter ökologischen Gesichtspunkten. Dabei werden sämtliche umweltrelevanten Entnahmen aus der Umwelt (z.B. Erze, Rohöl) sowie Emissionen in die Umwelt (z.B. Kohlendioxidemissionen, Abfälle) untersucht und die damit verbundene Umweltbelastung durch beispielsweise die Herstellung bilanziert.

Der Begriff der Bilanz wird bei der Ökobilanz im Sinne von einer Gegenüberstellung verwendet, sie ist nicht mit der Bilanz innerhalb der Buchhaltung zu verwechseln. Je nach Vergleichsrahmen lassen sich unterschiedliche Typen der Ökobilanz unterscheiden. Dabei kann der Vergleichsrahmen von einer Ökobilanz, die den Umweltaspekt eines einzelnen Produkts berücksichtigt, über eine vergleichenden Ökobilanz, die eine Gegenüberstellung mehrerer Produkte verfolgt bis hin zu einer Ganzheitlichen Bilanzierung, die wirtschaftliche, technische und/oder soziale Aspekte mit einbezieht reichen.

Nach der Norm ISO 14040 umfasst eine gesamte Ökobilanz:

- eine Zieldefinition,
- eine Sachbilanz,
- eine Wirkungsbilanz und
- eine Bewertung.

In der **Zieldefinition** wird zunächst der Lebensweg eines Produkts beginnend bei der Rohstoffgewinnung und endend mit der entsprechenden Entsorgung definiert. Außerdem werden die Grenzen der Untersuchung festgelegt sowie Wechselbeziehungen mit anderen Stoffen berücksichtigt. Als nächstes werden in der **Sachbilanz** quantitative Aussagen über den eben erfassten Produktlebensweg gemacht. Dazu sammelt man Informationen über Ressourcenverbräuche und Emissionen und stellt die Eingangsgrößen (Input-Parameter) den Ausgangsgrößen (Output-Parameter) gegenüber.

Das wohl wichtigste Modul innerhalb der Ökobilanz ist somit die Sachbilanz. Anschließend aggregiert die **Wirkungsbilanz** die ökologischen Auswirkungen nach wissenschaftlich basierten qualitativen Gesichtspunkten wie beispielsweise die Relevanz verschiedener Emissionen beim Treibhauseffekt oder bei der Bildung des Ozonlochs. Das Ergebnis der Wirkungsbilanz sind 5-10 quantitative Umweltauswirkungen, die ein Produkt verursacht (z.B. Beitrag zum Treibhauseffekt, zum sauren Regen, zum Ozonloch usw.).

Abschließend können in der Bilanzbewertung die zusammengefassten Daten nach ökologischer Bedeutung bewertet, d.h. gegeneinander gewichtet werden. Dieser letzte Schritt dient dazu, die Ergebnisse in ihrer Darstellung zu vereinfachen. Diese Vereinfachung kann bis hin zu einem Einpunkt-Wert erfolgen und ist allerdings auch stark subjektiv (ist es schlimmer das Treibhauspotential zu erhöhen oder eine giftige Emission zuzulassen? - diese Frage kann objektiv kaum beantwortet werden).

Somit kann die Ökobilanz als Entscheidungshilfe für Produzenten und Verbraucher dienen, denn sie ist ein aussagefähiges und oft entscheidendes Instrument für die Bewertung der Umweltverträglichkeit von Produkten.

#### 4.1.11 M35 Augusto Boal: Theater der Unterdrückten

Das Theater der Unterdrückten ist eine Methodenreihe von Augusto Boal, Rio de Janeiro. Es kam in seiner Zeit des Exils in den 1970er Jahren nach Deutschland und hat nach der Arbeit mit Schauspielern vor allem Eingang in die politische Bildung gefunden und wird in etwa 70 Ländern weltweit praktiziert.

Es kombiniert Kunst und Selbsterfahrung mit politischem Probehandeln. Es bietet viele Möglichkeiten der Aktivierung von im Alltag oft unterdrückten oder vernachlässigten sozialen und kommunikativen Ressourcen in der spielerischen, ästhetischen und theatralen Begegnung von Menschen.

Dabei ist der Dialog im Zusammenspiel zwischen der Trainerin/Regisseur und den Teilnehmer/innen zentraler Bestandteil. Nicht der Regisseur bestimmt die Inhalte der Szenen und Theaterstücke, sondern die Teilnehmenden setzen die thematischen Schwerpunkte. Befreiung aus Alltagszwängen, Einsicht in eigenes Handeln, Infragestellung von gesellschaftlichen Unterdrückungs-Spielregeln etc. sind wichtige Zielsetzungen in der Arbeit und fließen ein in die Techniken und Formen dieses Theaters.

Das Forumtheater will den passiven Zuschauer aktivieren. Doch Aktivierung versteht sich nicht als Selbstzweck. Wer im Theater sich aus vorgegebenen (Konsum-)Rollen befreit, der ist auch imstande, sich draußen im Alltag in ähnlichen Situationen couragiert zu verhalten. Von daher kann es gerade in der (sozial-) pädagogischen, sozialtherapeutischen Arbeit Impulse vermitteln, die eine kognitiv orientierte Unterrichtspraxis nicht zu leisten imstande ist. Beispielsweise können Gestaltungsprozesse für ein gewaltfreies Zusammenleben angeregt werden.

Im Forumtheater werden durch "Modellszenen" Fragen aufgeworfen. Zuschauer/innen können sich in die dargestellten Szenen einwechseln und die Schauspieler/innen, die Schwache, Diskriminierte oder Benachteiligte spielen, ersetzen. Hier geht es um die Antworten auf Fragen: was würde ich in der dargestellten gespielten Situation tun? Wie können wir durch unsere Ideen und unser Handeln die Szenen verändern? Forumtheater als (ästhetisches) Training für zukünftiges Handeln in brisanten Konfliktsituationen.

#### Augusto Boal

Augusto Boal wurde 1931 in Rio de Janeiro, Brasilien geboren. Er ist der Erfinder des Theater der Unterdrückten. Augusto Boal studierte Theaterwissenschaften und Chemie an der Columbia Universität in New York. Zwischen 1950 und 1960 entwickelte er am Teatro de Arena in São Paulo eine neue Theater-Idee die sich in ganz Lateinamerika verbreitete, das Theater der Unterdrückten. 1971 wurde Boal verhaftet und gefoltert. Nach seiner Entlassung wurde er aus Brasilien ausgewiesen. Er lebte von 1971 bis 1976 in Buenos Aires im Exil. Boal war viel auf Reisen um seine Methoden weltweit bekannt zu machen.



Abbildung 35: Augusto Boal, [www.boal.de](http://www.boal.de)

1986 kam Boal zurück nach Brasilien und war im Kunst und Kulturbereich 1991 - 1996 Mitglied der Regierung von Rio de Janeiro. In dieser Zeit erprobte er Möglichkeiten für eine direkte Art der Demokratie (Legislatives Theater).

Augusto Boals "Theater der Unterdrückten" geht von zwei Grundsätzen aus: Der Zuschauer als passives Wesen und Objekt, soll zum Aktivisten der Handlung werden. Das Theater soll sich nicht nur mit der Vergangenheit beschäftigen, sondern ebenso mit der Zukunft und deren Möglichkeiten.

Nach mehr als 30-jähriger Praxis des "Theaters der Unterdrückten", das in vielen Ländern erprobt wurde, gilt sein Erfinder Augusto Boal heute als einer der international bedeutendsten Theaterpädagogen unserer Zeit. Nicht nur seine frühen Methoden des "Statuen-", "Forum-" und "Unsichtbaren Theaters", sondern auch die neueren Techniken wie "Regenbogen der Wünsche", "Polizist im Kopf" oder "Legislatives Theater" stellen wichtige Anregungen für die aktuelle theaterpädagogische Praxis dar.

Die UNESCO zeichnete Augusto Boal im Jahre 1994 für seine Arbeit mit der "Pablo-Picasso-Medaille" aus und die Universität Nebraska verlieh ihm 1996 gemeinsam mit Paulo Freire die Ehrendoktorwürde. Das "Theater der Unterdrückten", wurde von der UNESCO als "Method of social change" anerkannt.

Augusto Boals Motto lautet: "Schluss mit einem Theater, das die Realität nur interpretiert, es ist an der Zeit, sie zu verändern."

Quelle: Wikipedia, die freie Enzyklopädie  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Theater\\_der\\_Unterdr%C3%BCckten](http://de.wikipedia.org/wiki/Theater_der_Unterdr%C3%BCckten)

#### 4.1.12 M13 Linkliste Kooperationspartner (Stand 29.09.2005)

##### Verkehrswachten

<b>Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)</b>			
An-schrift	Alexanderstr. 10 53111 Bonn	Tel.	0228 / 43380 - 0
		Fax.	0228 / 43380 - 70
WWW	www.dvw-ev.de		
E-mail			

<b>Landesverkehrswacht Baden-Württemberg</b>			
Anschrift	Kesselstr. 38 70327 Stuttgart	Tel.	07 11/40 70 30 - 0
		Fax.	0228 / 43380 - 70
WWW	www.lvw-bw.de		
E-mail	landesverkehrswacht@lvw-bw.de		

<b>Landesverkehrswacht Bayern</b>			
Anschrift	Ridlerstr. 35 a 80339 München	Tel.	0 89/54 01 33 - 0
		Fax.	0 89/54 07 58 11
WWW	www.verkehrswacht-bayern.de		
E-mail	lvw-bayern.gs@t-online.de		

<b>Landesverkehrswacht Berlin</b>			
Anschrift	Reichsstr. 100 14052 Berlin	Tel.	0 30/3 04 01 61
		Fax.	0 30/3 04 01 62
WWW	www.landesverkehrswacht-berlin.de		
E-mail	info@landesverkehrswacht-berlin.de		

### Landesverkehrswacht Brandenburg

Anschrift	Verkehrshof 11 14478 Potsdam	Tel.	03 31/50 40 23
		Fax.	03 31/50 19 89
WWW	www.landesverkehrswacht-brandenburg.de		
E-mail	lww_brbg@t-online.de		

### Landesverkehrswacht Bremen

Anschrift	Martinistr. 30 / im Hause der ÖVB 28195 Bremen	Tel.	04 21/301 59 95
		Fax.	04 21/168 26 09
WWW	www.Landesverkehrswacht-Bremen.de		
E-mail	lww-bremen@t-online.de		

### Landesverkehrswacht Hamburg

Anschrift	Großmannstr. 210 20539 Hamburg	Tel.	0 40/78 51 57
		Fax.	0 40/7 89 83 76
WWW	www.verkehrswacht-hamburg.de		
E-mail	info@verkehrswacht-hamburg.de		

### Landesverkehrswacht Hessen

Anschrift	Walldorferstr. 4-6 60598 Frankfurt	Tel.	0 69/63 40 27
		Fax.	0 69/63 93 91
WWW	www.verkehrswachthessen.de		
E-mail	lww_hessen@t-online.de		



**Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern**

Anschrift	Wismarsche Str. 178 19053 Schwerin	Tel.	03 85 / 52 19 610
		Fax.	03 85 / 52 19 6111
WWW	www.verkehrswacht-mv.de		
E-mail	lww-mv@t-online.de		

**Landesverkehrswacht Niedersachsen**

Anschrift	Arndtstr. 19 30167 Hannover	Tel.	05 11/357726-81
		Fax.	05 11/357726-82
WWW	www.Landesverkehrswacht.de		
E-mail	info@landesverkehrswacht.de		

**Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen**

Anschrift	Friedenstr. 4 40219 Düsseldorf	Tel.	02 11/30 20 03 - 0
		Fax.	02 11/30 20 03 - 23
WWW	www.landesverkehrswacht-NRW.de		
E-mail	verkehrswachtNRW@aol.com		

**Landesverkehrswacht Rheinland-Pfalz**

Anschrift	Bahnhofplatz 2 55116 Mainz	Tel.	0 61 31/22 25 10
		Fax.	0 61 31/23 73 23
WWW			
E-mail	LVW.Rheinland-Pfalz@t-online.de		

<b>Landesverkehrswacht Saarland</b>			
Anschrift	Metzer Str. 19 66117 Saarbrücken	Tel.	06 81/5 75 99
		Fax.	06 81/5 75 89
WWW			
E-mail	Lwusaar@t-online.de		

<b>Landesverkehrswacht Sachsen</b>			
Anschrift	Unterer Kreuzweg 1 01097 Dresden	Tel.	03 51/5 63 30 30
		Fax.	03 51/5 63 30 40
WWW	www.lw-sachsen.de		
E-mail	info@lw-sachsen.de		

<b>Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt</b>			
Anschrift	Klosterwuhne 40 Postfach 13 44 39124 / 39003 Magdeburg	Tel.	03 91/2 51 52 97
		Fax.	03 91/2 51 52 98
WWW	www.lw-san.de		
E-mail	LVW.Sachsen-Anhalt@t-online.de		

<b>Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein</b>			
Anschrift	Westring 260 24116 Kiel	Tel.	04 31/1 73 33
		Fax.	04 31/1 73 34
WWW	www.lw-sh.de		
E-mail	info@lw-sh.de		

<b>Landesverkehrswacht Thüringen</b>			
Anschrift	St. Christophorusstr. 3 99092 Erfurt	Tel.	03 61/77 88 62 - 0
		Fax.	03 61/77 88 60
WWW	www.Landesverkehrswacht-THU.de		
E-mail	LVW-THU@t-online.de		

#### Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

<b>Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)</b>			
Anschrift	Kochstraße 27 10969 Berlin	Tel.	030/280351-0
		Fax.	030/280351-10
WWW	www.vcd.org		
E-mail	mail@vcd.org		

<b>VCD-Landesverband Baden-Württemberg</b>			
Anschrift	Tübinger Straße 15 70178 Stuttgart	Tel.	0711/60 70 217
		Fax.	0711/60 70 218
WWW	www.vcd.org/vcdlvbw/		
E-mail	VCDLVBW@t-online.de		

<b>VCD-Landesverband Bayern</b>			
Anschrift	Hessestraße 4 90443 Nürnberg	Tel.	0911 / 47 17 43
		Fax.	0911 / 47 64 73
WWW	www.vcd-bayern.de		
E-mail	landesbuero@vcd-bayern.de		

**VCD-Landesverband Berlin**

Anschrift	Yorckstraße 48 10965 Berlin	Tel.	030/44 63 664
		Fax.	030/44 63 703
WWW	www.vcd-berlin.de		
E-mail	info@vcd-berlin.de		

**VCD-Landesverband Brandenburg**

Anschrift	Haus der Natur (Großes Innenhofgebäude) Lindenstraße 34 14467 Potsdam	Tel.	0331/20 155 60
		Fax.	0331/20 155 66
WWW			
E-mail	vcdpotsdam@yahoo.de		

**VCD-Landesverband Bremen**

Anschrift	Bahnhofsplatz 14a Radstation Bremen Hbf 28195 Bremen	Tel.	
		Fax.	
WWW			
E-mail	vcdbremen@t-online.de		

**VCD-Landesverband Hamburg**

Anschrift	Werkstatt 3, 2. Stock Nernstweg 32-34 22765 Hamburg	Tel.	040/280 55 120
		Fax.	040/280 55 122
WWW	www.vcd.org/hamburg/		
E-mail	VCD-Hamburg@web.de		

**VCD-Landesverband Hessen**

Anschrift	Steinweg 21 34117 Kassel	Tel.	0561/10 83 10
		Fax.	0561/10 83 11
WWW	<a href="http://www.vcd.org/hessen/">www.vcd.org/hessen/</a>		
E-mail	<a href="mailto:hessen@vcd.org">hessen@vcd.org</a>		

**VCD-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern**

Anschrift	c/o Dietmar Pühler Im Seefeld 15 17424 Seebad Herings- dorf	Tel.	038378-47 37 7
		Fax.	
WWW			
E-mail	<a href="mailto:info@dp-presse-usedom.de">info@dp-presse-usedom.de</a>		

**VCD-Landesverband Niedersachsen**

Anschrift	Alleestraße 1 30167 Hannover	Tel.	0511/70 00 522
		Fax.	0511/70 00 520
WWW	<a href="http://www.vcd.org/nds/">www.vcd.org/nds/</a>		
E-mail			

**VCD-Landesverband Nordrhein-Westfalen**

Anschrift	Grupellostraße 3 40210 Düsseldorf	Tel.	0211/16 49 497
		Fax.	0211/16 49 498
WWW	<a href="http://www.vcd-nrw.de">www.vcd-nrw.de</a>		
E-mail	<a href="mailto:info@vcd-nrw.de">info@vcd-nrw.de</a>		

**VCD-Landesverband Rheinland-Pfalz**

Anschrift	Dürkheimer Straße 109 67227 Frankenthal	Tel.	06233/5 33 29
		Fax.	06223/5 61 22
WWW	<a href="http://www.vcd.org/rlp/">www.vcd.org/rlp/</a>		
E-mail	<a href="mailto:rlp@vcd.org">rlp@vcd.org</a>		

**VCD Landesverband Saarland**

Anschrift	Ev.-Kirch-Straße 8 66111 Saarbrücken	Tel.	0681 / 467 20
		Fax.	0180 / 50 52 55 26 09 57
WWW	<a href="http://www.vcd.org/saarland/">www.vcd.org/saarland/</a>		
E-mail	<a href="mailto:vcd.saarland@web.de">vcd.saarland@web.de</a>		

**VCD-Landesverband Elbe-Saale (Sachsen, Sachsen-Anhalt & Thüringen)**

Anschrift	Grünwaldstraße 19 04103 Leipzig	Tel.	0341/39 19 460
		Fax.	0341/39 19 459
WWW	<a href="http://www.vcd.org/elbe-saale/">www.vcd.org/elbe-saale/</a>		
E-mail	<a href="mailto:elbe-saale@vcd.org">elbe-saale@vcd.org</a>		

**VCD-Landesverband Schleswig-Holstein**

Anschrift	Samwerstraße 16 24118 Kiel	Tel.	0431/986 46 26
		Fax.	0431/986 46 50
WWW	<a href="http://www.vcd.org/schleswig-holstein/">www.vcd.org/schleswig-holstein/</a>		
E-mail	<a href="mailto:schleswig-holstein@vcd.org">schleswig-holstein@vcd.org</a>		

## Weitere Partner

<b>Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</b>			
Anschrift	Beueler Bahnhofsplatz 16 53222 Bonn	Tel.	(0)2 28/4 00 01-0
		Fax.	(0)2 28/4 00 01-67
WWW	www.dvr.de		
E-mail	dvr-info@dvr.de		

<b>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)</b>			
Anschrift	Straße des 17. Juni 114 10623 Berlin	Tel.	030/399932-0
		Fax.	030/399932-15
WWW	www.vdv.de		
E-mail	hauptstadtbuero@vdv.de		

<b>Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)</b>			
Anschrift	Friedrichstraße 191 10117 Berlin	Tel.	030-2020 5000
		Fax.	030-2020 6000
WWW	www.gdv.de		
E-mail	berlin@gdv.org		

<b>Bundesverband der Unfallkassen e.V (BUK)</b>			
Anschrift	Fockensteinstraße 1 81539 München	Tel.	(0 89) 6 22 72-0
		Fax.	(0 89) 6 22 72-111
WWW	www.unfallkassen.de		
E-mail	buk@unfallkassen.de		

## 4.2 Arbeitsblätter

### 4.2.1 M31 Arbeitsaufträge Autofreie Woche:

#### Mögliche Arbeitsaufträge für Schülerinnen und Schüler

1. Erstellt in Zweiergruppen einen Schulwegplan für Herrn/Frau \_\_\_\_\_, mit dem er/sie auf ein Auto verzichten und den Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad oder zu Fuß zurück legen kann. Nutzt dazu eure bereits erarbeiteten Kenntnisse über Fahrplanauskünfte im Internet oder Informationsstände und/oder schon vorliegende Fahr- und Stadtpläne. Wenn es mehrere Möglichkeiten gibt, nennt die zwei schnellsten und bequemsten.

2. Vielleicht weiß Herr/Frau \_\_\_\_\_ gar nicht, welche Vorteile öffentliche Verkehrsmittel bieten. Schreibt einige auf, um ihn/sie zu überzeugen oder führt ein persönliches Gespräch, indem ihr ihm/ihr die Vorteile erklärt. Berücksichtigt dabei aber auch die Nachteile bzw. Unannehmlichkeiten, die für Herrn/Frau \_\_\_\_\_ durch das Nicht Benutzen des Autos entstehen könnten.



## 4.2.2 M31 Beispiele für mögliche Fragen und Übungen zu Tarif- und

### Verkehrslinienplänen

Um die folgenden Übungen zu bearbeiten, ist es notwendig, Liniennetzpläne und Fahrpläne einiger Buslinien zu Übungszwecken vom Verkehrsverbund der jeweiligen Stadt anzufordern oder aus dem Internet auszudrucken. Die Übungen müssen gegebenenfalls an das jeweilige Verkehrssystem angepasst werden.

1. Das Verkehrsgebiet \_\_\_\_\_ ist in Tarifzonen eingeteilt. Wie viele Zonen gibt es und wie werden sie genannt?

2. Im Verkehrsgebiet \_\_\_\_\_ gibt es verschiedene Fahrausweise. Welche sind für dich als Schüler besonders interessant?

Mit welchem Fahrausweis ist es möglich, dass mehrere Personen den ganzen Tag gemeinsam Bus (und Bahn) nutzen können?

3. Sieh dir den Liniennetzplan an. Wie viele verschiedene Buslinien gibt es?

Nenne die Endpunkte von 3 Buslinien, die du dir selber aussuchst.

Gibt es Stationen, die von mehreren Bussen angefahren werden? Welche?

4. Du willst mit Bussen und Bahnen von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_.  
Welche Möglichkeiten für den Weg gibt es?

Welche ist die schnellste?

Welche die günstigste?





#### 4.2.5 M 34 Arbeitsblatt: CO<sub>2</sub>-Bilanz

##### Tabellen zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf dem Schulweg

Tabelle 2: Schulweg (hin und zurück) zu Fuß oder mit dem Rad

Entfernung zu Fuß oder mit dem Rad	CO <sub>2</sub> -Faktor	CO <sub>2</sub> -Emission pro Tag	
km	*0kgCO <sub>2</sub> /km	=	kg
km		=	kg
CO <sub>2</sub> -Emissionen			kg
Zwischensumme 1			kg

Tabelle 3: Schulweg (hin und zurück) mit Bus oder Bahn

Entfernung Bahn und Bus	CO <sub>2</sub> -Faktor	CO <sub>2</sub> -Emission pro Tag	
km	*0,06kgCO <sub>2</sub> /km	=	kg
Zwischensumme 2			kg

Tabelle 4: Schulweg (hin und zurück) mit dem Pkw

Entfernung mit Auto	Verbrauch auf 100 km	/ 100	CO <sub>2</sub> -Faktor	CO <sub>2</sub> -Emission pro Tag	
km	* Liter Benzin / 100km	÷ 100	*2,3kgCO <sub>2</sub> /km	=	kg
km	* Liter Diesel / 100km	÷ 100	*2,7kgCO <sub>2</sub> /km	=	kg
CO <sub>2</sub> -Emissionen des Pkws					kg
Zwischensumme 3					kg

Tabelle 5 :Summe des auf dem Schulweg produzierten CO<sub>2</sub>

			CO <sub>2</sub> -Emission pro Tag
Schulweg zu Fuß oder Rad	km		kg CO <sub>2</sub>
Schulweg Bus oder Bahn	km		kg CO <sub>2</sub>
Schulweg mit Pkw	km		kg CO <sub>2</sub>
= Summe pro Tag	km		kg CO <sub>2</sub>
*120 Tage		*120 Tage	kg CO <sub>2</sub>
<b>Summe pro Jahr</b>	<b>km</b>	<b>Summe pro Jahr</b>	<b>kg CO<sub>2</sub></b>

Quelle: Klimabündnis Österreich / Rainer et al. 2004

#### 4.2.6 M 34 Arbeitsblatt: Datenerfassung Wegedauer

Tabelle 6: Dient zur Ermittlung von Arbeits bzw. Schulwegen und Freizeit- und Einkaufswegen

Person	Wege	Zeitaufwand für die Wege (Minuten)							Summe
		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Ich	Schulweg								
	Freizeit / Einkauf								
	Zwischensumme								
	Verkehrsmittel								
Mutter	Arbeitsweg								
	Freizeit / Einkauf								
	Zwischensumme								
	Verkehrsmittel								
Vater	Arbeitsweg								
	Freizeit / Einkauf								
	Zwischensumme								
	Verkehrsmittel								
Geschwister	Schulweg								
	Freizeit / Einkauf								
	Zwischensumme								
	Verkehrsmittel								
Summen									

#### 4.2.7 M 34 Fragebogen täglicher Schulweg

Wie kommst du zur Schule?

Bitte trage deine Antworten in den Arbeitsbogen ein. Wenn du Hilfe brauchst, melde dich bei

\_\_\_\_\_

Verkehrsmittel	Entfernung (km) für einen Weg	Zeitaufwand pro Weg (von Tür zu Tür)	Wege pro Tag (Hin- und Rückwege)	Wege pro Jahr (Hin und Rückwege – ca. 200 Schultage pro Jahr!)
zu Fuß				
Fahrrad				
Bus				
Bahn (Tram, S-Bahn, DB)				
Auto				
Sonstiges (was?)				
Bemerkungen				
Geschlecht der/des Befragten		Klassenstufe (Lehrer)		

Achtung!

Bitte gib den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens zum \_\_\_\_\_

wieder ab bei \_\_\_\_\_!

DANKE!

#### 4.2.8 M 34 Arbeitsblatt: Mobilitätsprotokoll und -motiv

Tabelle 7: Mobilitätsprotokoll

Weg	Familienmitglieder			
	1.	2.	3.	4.
Start				
Ziel				
Zweck				
Dauer				
Häufigkeit				
Begleitende Personen				
Verkehrsmittel				
Entfernung				
Erfahrung				

Tabelle 8: Gründe für die Verkehrsmittelwahl

	Gehen	Fahrrad	Straßen- bahn	U- Bahn	Schnell- bahn	Bus	Zug	Auto	Flugzeug
unabhängig									
bequem									
schnell									
günstig									
umweltfreundlich									
sicher									
macht Spaß									
mehr Vorteile									
mehr Nachteile									
leicht zu benutzen									

++ „sehr wichtig“

+ „wichtig“

- „egal“

-- „unwichtig“

## 4.3 Musterbriefe

### 4.3.1 Betriebshofbesichtigung Musterbrief an die Eltern

#### An die Eltern

der Schülerinnen und Schüler der Klasse \_\_\_\_\_

Sehr geehrte Eltern,

im Zuge unseres Busprojekts besteht für die Klasse \_\_\_\_\_ die Möglichkeit, am \_\_\_\_\_ (Datum) einen Busbetriebshof zu besichtigen und somit einen Blick „hinter die Kulissen“ des Verkehrsbetriebes zu werfen.

Zu Ihrer Information: Wir werden um \_\_\_\_\_ (Uhrzeit) mit dem Bus von der Schule aus losfahren und um etwa \_\_\_\_\_ (Uhrzeit) wieder an der Schule sein.

Wenn Sie Interesse an einer Beteiligung haben, informieren Sie mich bitte. Sollten mehrere Interesse haben, werde ich mich um einen gesonderten Termin bemühen.

Mit freundlichen Grüßen



### 4.3.2 Musterbrief an die Eltern

An die Eltern  
der Schülerinnen und Schüler der Klasse \_\_\_\_\_

Sehr geehrte Eltern,

im Zuge unseres Busprojekts besteht für die Klasse \_\_\_\_\_ die Möglichkeit, das Stadtspiel „Metropoly“ durchzuführen.

Das Spiel ist an das Ravensburger Spiel „Scotland Yard“ angelehnt, bei dem es um folgendes geht: Die Londoner Polizei verfolgt Mr. X, der im Verkehrssystem der Stadt untergetaucht ist. Allerdings bekommt die Polizei immer wieder Hinweise von Menschen, die ihn gesehen haben, so dass seine Spur sie quer durch die Stadt führt. Die Hinweise können dazu führen, dass Mr. X geschnappt wird; genauso kann es aber auch sein, dass er die Polizei in die Irre führt und bei Ablauf der Zeit nicht festgenommen werden kann.

Diese Spielidee wird mit „Metropoly“ in die Wirklichkeit übertragen: Die Klasse wird in Gruppen zu mehreren Schülern aufgeteilt. Es gibt eine Agentengruppe, die „Geheimdokumente“ bei sich trägt und von mehreren Detektivgruppen verfolgt wird. Alle 30 Minuten müssen sich sämtliche Gruppen per Telefon in der Zentrale (beim Lehrer) melden und ihren Standort bekannt geben.

Das Spiel soll am \_\_\_\_\_ stattfinden und dauert von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_. Es entstehen kaum Kosten, da die Schülerinnen und Schüler entweder mit ihren eigenen Fahrausweisen fahren können oder Tages-Gruppen-Tickets benutzen. Allerdings sollten sie ausreichend Telefongeld, Telefonkarten bzw. ein Handy mit sich führen.

Wir bereiten das Spiel im Unterricht vor, und wie bei jedem Spiel stehen pädagogische Zielsetzungen dahinter. Die Schülerinnen und Schüler sollen lernen

- Fahrpläne, Liniennetzpläne und entsprechende Internetseiten lesen zu können
- sich im öffentlichen Nahverkehr einer größeren Stadt zurechtzufinden
- Sicherheit im Umgang mit Bus und Bahn zu gewinnen
- Protokolle über den Spielablauf zu führen
- besser mit anderen Schülern zusammen zu arbeiten, gemeinsam sinnvolle Entscheidungen zu treffen und dabei kompromissfähig werden
- sich über die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes (auch kritisch) äußern zu können

Für die Teilnahme an diesem Spiel, das von der Schulleitung ausdrücklich begrüßt und von \_\_\_\_\_ (Name der Lehrkraft) vorbereitet und begleitet wird, ist Ihr Einverständnis erforderlich, weil wir als Lehrer dabei keine lückenlose Aufsicht führen können, da die Kinder selbständig unterwegs sind.

Mit freundlichen Grüßen

### 4.3.3 Musterbrief an die Eltern Sicherheit

#### Musterbrief Schule -> Eltern

*Logo und Briefkopf der Schule*

*Ort / Datum*

#### Schulbusverkehr

Liebe Eltern!

Mit diesem Brief wenden wir uns an alle Eltern, deren Kinder mit dem Bus zur Schule fahren. Wir möchten Ihnen einige organisatorische Hinweise geben und wichtige Fragen der Sicherheit Ihrer Kinder klären.

##### 1. Organisatorische Hinweise

*Hier Hinweise zu*

- *Fahrkartenausgabe*
- *Ansprechpartner/Koordinator an Schule*
- *Ansprechpartner bei Verkehrsbetrieb*

##### 2. Hinweise zur Sicherheit im Schulbusverkehr

Der Schulbus ist das sicherste Verkehrsmittel für den Schulweg! Nur 5,8 % alle Unfälle auf Schulwegen passieren im Zusammenhang mit dem Bus. Sie können mit einfachen Mittel dafür sorgen, dass das so bleibt:

- Bereiten Sie Ihr Kind auf seinen Schulweg vor! Üben Sie gemeinsam und wiederholt das sichere Verhalten an Gefahrenstellen! Auch der Busverkehr kann geübt werden. Dazu stellt \_\_\_\_\_ (*Der örtliche Verkehrsbetrieb*) gerne kostenlose Elternbegleitscheine aus.
- Sorgen Sie dafür, dass Ihr Kind morgens rechtzeitig den Weg zur Haltestelle antritt! Viele Unfälle entstehen leider durch Kinder, die in der Hektik unachtsam auf die Straße laufen.
- Wenn Sie Ihr Kind einmal mit dem Auto abholen: Beeinträchtigen Sie den Schulbusverkehr so wenig wie möglich! In Haltestellen, aber auch direkt davor und dahinter darf nicht geparkt werden. Autos können zum Sichhindernis für Kinder werden, die die Straße überqueren wollen. Ihr Auto können sie am sinnvollsten \_\_\_\_\_ parken. (*Hier auf eine Alternative zum Parken Hinweisen.*)

Mit herzlichen Grüßen,

#### 4.3.4 Musterbrief Busschule Verkehrsbetrieb an Schule

##### Musterbrief Verkehrsbetrieb -> Schule

*Absender*

*Ort, Datum*

*Herrn/Frau (Name des Adressaten)*

*-Direktion-*

*Bezeichnung der Schule*

*Straße oder Postfach*

*PLZ Ort*

Gemeinsame Aktion „Bus-Schule“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach den Sommerferien habe Sie es bestimmt bemerkt: vor allem neue Schülerinnen und Schüler fühlen sich auf ihrem neuen Schulweg oft unsicher - besonders, wenn sie zuvor nicht mit dem Bus zur Schule fahren mussten.

Diese Schülerinnen und Schüler haben nun die ersten Wochen in ihrer neuen Klasse hinter sich und die Herbstferien stehen vor der Tür. Wir denken, spätestens jetzt ist es an der Zeit, den Kindern ein sicheres Gefühl im Straßenverkehr und im Umgang mit dem Bus zu vermitteln.

Ein sicherer Busverkehr liegt in unser aller Interesse – der Bus soll das sicherste Verkehrsmittel für den Schulweg bleiben!

Dazu haben wir ein Programm entwickelt, um mit Schülerinnen und Schülern gemeinsam zu arbeiten und Unfällen vorzubeugen. In der „Bus-Schule“ werden praxisnah Sicherheitsthemen bearbeitet und sichere Verhaltensweisen eingeübt. Dazu kommen wir zwei unserer Mitarbeiter mit einem Bus zu Ihnen an die Schule. Für eine Klasse dauert ein Termin ca. zwei Stunden.

Diese Veranstaltung möchten wir selbstverständlich gemeinsam mit Ihnen und ihren Lehrern und Lehrerinnen durchführen. Sinnvollerweise wird eine solche Bus-Schule mit der Klasse vorbereitet.

In unserem Betrieb ist für die Koordination Herr/Frau... (Telefonnummer/Email) zuständig. Bitte leiten Sie diesen Brief an die betreffenden Lehrerinnen und Lehrer weiter. Diese können Kontakt mit *Herrn/Frau...* aufnehmen und Termine für eine Bus-Schule vereinbaren. Wir bieten gerne auch Termine für Klassen an, denen der Wechsel an eine weiterführende Schule und damit die Schulbusfahrt erst noch bevorsteht.

Mit herzlichen Grüßen,

## Einverständniserklärung

Ich bin damit einverstanden, dass meine Tochter/mein Sohn \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_ (Datum der Spieldurchführung) als Mitglied einer Gruppe von Mitschülern am öffentlichen Verkehr in \_\_\_\_\_ (Name der Stadt) teilnimmt. Mir ist bekannt, dass eine unmittelbare Aufsicht durch eine Lehrkraft nicht möglich ist.

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

## 5 Literaturverzeichnis

BLEYER, RENATE & BLEYER, GUNTER (2001): Mobil mit Bus und Bahn - Umsteigen bitte! Zur Verankerung der Mobilitätserziehung in der Grundschule. In: Sache-Wort-Zahl, 29 Jg., S. 22-27.

Bundesverband Unfallkassen (BUK) (2000): Schulweglexikon - Sicherheit von A bis Z auf dem Weg zur Schule und zum Kindergarten. Medientyp: PDF-Internetdokument. Unter: <http://www.unfallkassen.de> (Zugriffsdatum: 02.09.2005).

JELITTO, UTA & LAUSTRÖER, ANDREA (2002): Zukunft ist jetzt - ein Umweltbildungsprogramm für Grundschul Kinder. Leipzig.

KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH (HRSG.) et al. (2004): Mobilität Morgen - Begleitheft für LehrerInnen der 5. - 10. Schulstufe. Klimabündnis Österreich (Hrsg.). Wien.

Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (KMK) (1995): Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i.d.F. vom 17.06.1994. Medientyp: PDF-Internetdokument.

Unter

[http://www.schulebw.de/unterricht/faecheruebergreifende\\_themen/verkehrserziehung/offiziell/es/kumi/empf\\_kmk\\_94.pdf](http://www.schulebw.de/unterricht/faecheruebergreifende_themen/verkehrserziehung/offiziell/es/kumi/empf_kmk_94.pdf)

(Zugriffsdatum: 20.01.2004).

LESSMANN, ULRIKE & HERMANN, DORIS (2003): Mobilitätserziehung auf dem Prüfstand - Ergebnisse einer Lehrerbefragung und mögliche Konsequenzen. In: SILLER, ROLF (Hrsg.): Kinder unterwegs - Schule macht mobil : Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Donauwörth, S. 52 - 57.

Limbourg, Maria (1994): Kinder im Straßenverkehr. Herausgeber:

Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe. 4.

MEIER, PETER (1998): Schulwege (Thema: Verkehr/Mobilität). In: MEIER, PETER (Hrsg.): Global! Egal? Globales Lernen und Agenda 21. Eine Praxismappe. Mülheim an der Ruhr.

SCHRÖDEL, HELMUT (2002): Mit dem Bus zur Schule - Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Hinweise. GUV-SI 8046.

Spitta, Philipp (1998): Zielgruppenorientierung im ÖPNV - Das Beispiel der Kinder und Jugendlichen. Medientyp: HTML-Internetdokument. Unter: <http://www.vcd-bochum.de/Dokumente/Materialsammlung.html> (Zugriffsdatum: 08.09.2005).

SPITTA, PHILIPP (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung - Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Berlin, Baltmannsweiler.

STOLTENBERG, UTE et al. (2002): Nachhaltigkeit lernen mit Kindern : Wahrnehmung, Wissen und Erfahrungen von Grundschulkindern unter der Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung. Bad Heilbrunn/Obb.

STOLTENBERG, UTE et al. (2005): Nachhaltigkeit ist machbar: Das "Schaufenster für eine nachhaltige Entwicklung" als innovatives Projekt zur Kommunikation und Entwicklung von Nachhaltigkeit = La sostenibilità si può fare. 1. Aufl., Frankfurt am Main.

VERKEHRSTECHNISCHES INSTITUT DER DEUTSCHEN VERSICHERER (GDV) (2004): Planerheft Schulwegsicherung. Herausgeber: Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer. Aktualisierte und ergänzte Auflage 2004.