

Die Busschule – eine Evaluation

Leven J., Langescheid T., Gerlach J.

Dieser Beitrag stellt ausgewählte Ergebnisse der Evaluation des Projektes Busschule in Hilden im Kreis Mettmann (Nordrhein-Westfalen) dar. In der Studie wurden Erkenntnisse in den Bereichen der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen herausgearbeitet und Wirkungen in den Bereichen Sensibilisierung auf Gefahren auf dem Schulweg und des Image des ÖPNV untersucht. Umfangreiche Unfalluntersuchungen und Vorher-Nachher-Befragungen bei allen Kindern der 4. und 5. Klassen in den nordrhein-westfälischen Städten Hilden und Ratingen bildeten dafür die Grundlage.



Bild 1: Die Busschule ist ein Kooperationsprojekt mit der Polizei, den Schulen und der Kommune (Quelle: Rheinbahn)

Die Busschule liegt im Trend

Gerade erst ist der „Schulbustest“ des ADAC veröffentlicht worden, in welchem sich – wie im letzten Jahr – ein düsteres Bild vom Zustand des Schülerverkehrs in Deutschland abzeichnet (ADAC, 2009). Der ADAC zeigt in seiner aktuellen Untersuchung, was viele von uns als Kind oder Jugendlicher selbst erlebt haben. Eltern berichten vom Konfliktpotenzial im Schulbus oder an den Haltestellen. Die Kinder pressen sich in teils überfüllte Fahrzeuge und unfreundliche Fahrer sind ebenso keine Seltenheit wie gefährliche technische Mängel an den Fahrzeugen. Daneben erscheint das häufig vom Vandalismus gezeichnete Fahrzeuginnere eher

ein kosmetisches Problem zu sein. „Kundenabschreckung“ von Beginn an und die Schaffung von Angsträumen gehören zum Schulweg der Kinder und Jugendlichen dazu: das war bisher vielleicht so, aber wird das auch künftig so bleiben? Es gibt auch positive Beispiele, wie die folgenden Ausführungen zeigen.

Seit vielen Jahren führen bundesweit Verkehrsunternehmen und -verbände Projekte mit Kindern und Jugendlichen im Umfeld von Schule durch. Im Sommer 2004 wurden im Rahmen einer Studienarbeit über 500 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände nach ihren Aktivitäten/Projekten im Lernbereich Mobilität befragt. Die Rücklaufquote an der Befragung betrug rund 30 %. Es zeigte sich, dass die Verkehrsunternehmen Materialien zur Mobilitätserziehung zum altersgerechten Einsatz im Unterricht anbieten und zahlreiche Projekte mit den Schülern durchführen.

Ein Schwerpunkt der Projekte der Verkehrsunternehmen liegt im Bereich der "Busschule", in der Kinder z. B. die sichere Nutzung von Bussen üben. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die quantitative Entwicklung des Projektansatzes „Busschule“ in Deutschland.

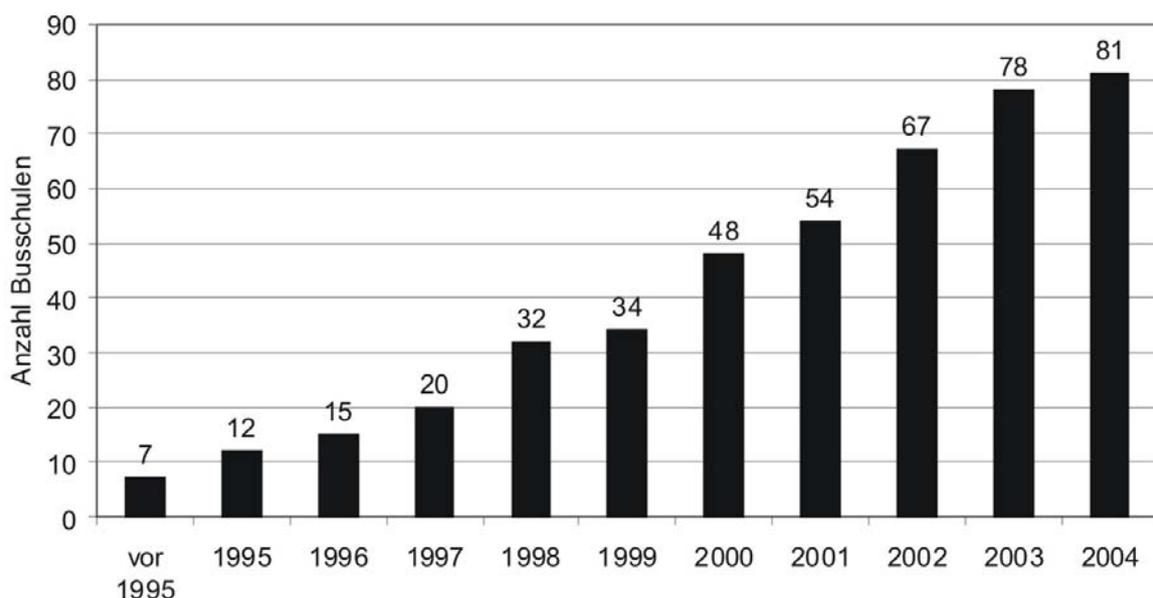


Bild 2: Bestandsaufnahme Busschulprojekte in Deutschland (Langescheid, 2005)

Die eingangs angesprochene Untersuchung des ADAC zum Zustand des Schulbusverkehrs in Deutschland weist sehr anschaulich und nachdrücklich auf unterschiedliche Probleme hin. Hier ist nun ein kleiner Baustein eines Lösungsansatzes dargestellt – die Busschule.

Bislang sind nur wenige Untersuchungsergebnisse verfügbar

Busschulen sind seit rund 15 Jahren bekannt. Recherchen zeigen, dass es weder die "eine" Busschule noch einen einheitlichen Begriff gibt. Ebenso wenig gibt es festgelegte Kriterien über pädagogische Konzepte oder Inhalte einer Busschule (Langescheid, 2005). Daher sind die folgenden Ergebnisse und Wirkungen nicht ohne Weiteres auf alle Busschulen zu übertragen.

Eine erste Untersuchung zu den Themen Busschule und Busbegleiter wurde im Jahr 2004/2005 in der Stadt Meerbusch (Kreis Neuss, Nordrhein-Westfalen) durchgeführt (Leven, 2005). Busbegleiter sind zumeist Schüler und Schülerinnen ab der 8. Klasse, die zu zweit oder in kleinen Gruppen für die Sicherheit im und am Bus sorgen und auf einen geregelten Umgang der jungen Fahrgäste untereinander achten. In dieser Untersuchung erfolgten erste Wirkungsabschätzungen. Eine explizite Zuordnung der Wirksamkeiten zu einer der Maßnahmen (Busschule oder Busbegleiter) war jedoch nicht möglich.

Im Jahr 2006 erfolgte eine weitere Untersuchung zur Wirksamkeit der Busschule, deren Ergebnisse hier auszugsweise dargestellt sind. Bei dieser Untersuchung war eine Zuordnung der Wirkungen zur Maßnahme Busschule nunmehr besser möglich, da in Hilden nicht gleichzeitig Busbegleiter im Einsatz waren. Darüber hinaus fand eine Absicherung der Ergebnisse durch zusätzliche Untersuchungen in der Kontrollstadt Ratingen statt, in der keines der beiden verkehrspädagogischen Projekte durchgeführt wird.

Von der Busschule werden sowohl auf der Ebene der Entwicklung der Unfallzahlen (im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV) als auch auf der Ebene der subjektiven Sicherheit und des „sich wohler Fühlens im Schulbus“ positive Effekte erwartet. Nicht alle Fragen konnten im Rahmen der Untersuchung beantwortet werden. Aufgrund der Vielfalt möglicher Wirkungen sollten sich die Untersuchungen auf die folgenden fünf Kernfelder fokussieren:

- Wirkungen auf das Unfallgeschehen von Kindern in Hilden,
- Mobilitätsverhalten,
- Lernerfolge der Busschule,
- Marketingerfolge und
- Wirkungsabschätzung zur Sensibilisierung für Gefahren im Schulbus.

Untersucht wurden die Wirkungen anhand von Vorher-Nachher-Befragungen (in Hilden und in Ratingen) und der Analyse des Unfallgeschehens.

Im Rahmen dieses Artikels liegt der Schwerpunkt in der Thematisierung der Relevanz von Busschulen vor dem Hintergrund der Unfallzahlen, der Lernerfolge, der Wirkungsabschätzung zur Sensibilisierung für Gefahren im Schulbus und der Marketingerfolge für das Verkehrsunternehmen.

Die Busschule der Rheinbahn in Hilden

Die Busschule in Hilden ist ein Kooperationsprojekt des Verkehrsunternehmens (Rheinbahn AG), der Kommune, der Schulen und der Polizei. Zielgruppe der Busschule sind die Schüler/innen der 4. und 5. Jahrgangsstufe. Diese legen nach dem Wechsel auf die weiterführende Schule in der Regel weitere Schulwege, oft mit dem Bus, zurück. Die Busschule in Hilden findet am Ende der 4. Klasse statt.

Eine Pädagogin des Verkehrsunternehmens betreut die Busschule. Sie findet grundsätzlich außerhalb der Schule als Tagesveranstaltung während des Unterrichts statt. Das Basiskonzept der Busschule mit den einzelnen Schulungsmodulen wurde von der Verkehrspädagogin Ina Baumann in Zusammenarbeit mit dem psychologischen Dienst der Rheinbahn entwickelt. Die Inhalte und die Form der Vermittlung der Busschule werden kontinuierlich angepasst. Die Busschule der Rheinbahn besteht inhaltlich aus unterschiedlichen Phasen, die im Folgenden näher beschrieben werden.

Die Kinder werden um 8 Uhr mit einem Bus von der Schule abgeholt. An der Schule findet nach der Vorstellung und Begrüßung die erste Unterrichtseinheit statt. Die Kinder lernen, dass das Bus Fahren die sicherste Art ist, zur Schule zu kommen. Da es beim Bus Fahren zu Unfällen kommen kann, lernen die Kinder in dieser Phase die Notfall- und Sicherheitseinrichtungen im Bus kennen und üben das richtige Verhalten bei Notfällen mittels Rollenspielen.

Anschließend erfolgt der Transfer zum Betriebshofgelände der Rheinbahn in Düsseldorf-Benrath. In einer etwa 15-minütigen ersten Arbeitsphase spielen die Kinder das Detektivspiel "Der Betriebshof". Dabei werden die Gebäude, die Örtlichkeiten und Arbeitsbereiche abgefahren und erläutert, um zu zeigen, was hinter einer einfachen Fahrt mit einem Bus von einer Haltestelle zur anderen steht. Im Anschluss erfolgt ein gemeinsames Gespräch, das die Tickets, Tarife und das Schwarzfahren samt der rechtlichen Konsequenzen thematisiert.

Den Schwerpunkt der zweiten Arbeitsphase bildet der Weg zur Haltestelle. Gemeinsam mit der Polizei frischen die Kinder allgemeine Verkehrsregeln auf. Sicheres Mobilitätsverhalten als Fußgänger bei der Wegeplanung wird vermittelt und auch praktisch umgesetzt. Bestandteile dieser Arbeitsphase sind:

- Rechtzeitiges Losgehen,
- Sehen und gesehen werden,

- Nicht der kürzeste Weg ist der sicherste Weg,
- Straßenquerung an Ampeln, Inseln und Zebrastreifen,
- Nach rechts und links sehen.

Bei einer praktischen Übung ist es dann die Aufgabe der Kinder, auf dem Betriebshofgelände für einen bestimmten Weg die sicherste Route zu finden. Damit wird die Mobilitätskompetenz gestärkt und die Kinder lernen dabei ihre Gruppe selbst zu organisieren.



Bild 3: Tim Tonne lebt gefährlich (Quelle: Rheinbahn)

In der dritten Arbeitsphase trainieren die Kinder das richtige Verhalten an der Haltestelle. In Situationsspielen erarbeiten die Kinder die hauptsächlichen Unfallursachen an den Haltestellen und bewerten riskantes Verhalten, Drängeln, Rempeln, Schubsen, auf der Bordsteinkante sitzen und Ballspielen. Nach einer Eigeneinschätzung des Sicherheitsbereiches an der Haltestelle kommt der Dummy-Crash-Test zum Einsatz. Mit Hilfe einer beklebten Kunststofftonne (Tim Tonne) führt die Busschule den Kindern die Gefahren bei der Einfahrt des Busses in die Haltestelle vor. Dabei sollen die Kinder schätzen, wie weit der Bus bei der Einfahrt in die Haltestelle hineinragen kann. Die Kinder sollen dabei lernen, dass ein Sicherheitsbereich einzuhalten ist. Nach der Vorführung des angefahrenen Tim Tonne, der zu dicht am Bordstein gewartet hat, folgt eine halbstündige Frühstückspause in der Kantine des Betriebshofes „auf Kosten des Hauses“.

Der Einsteigevorgang ist Inhalt der vierten Arbeitsphase. Die Kinder trainieren anhand einer praktischen Übung, dass ein chaotisches Einsteigen nicht nur stressiger ist, sondern auch länger dauert und zu Verletzungen führen kann.

Nach dem Einsteigevorgang ist in der fünften Arbeitsphase das richtige Verhalten im Bus Inhalt der Schulung. Richtiges Festhalten, sicheres Stehen und sicheres Sitzen erarbeiten die Kinder gemeinsam und mögliche Folgen eines falschen Verhaltens werden anhand einer „Wackelfahrt“ vorgeführt. Dafür erfolgen auf dem Betriebshofgelände rasante Kurvenfahrten und simulierte Ausweichmanöver. Die physikalischen Kräfte, die dabei wirken, erleben die Kinder am eigenen Körper. Bei geringer Geschwindigkeit wird den Schülern vorgeführt, was passiert, wenn sie sich bei einer Gefahrenbremsung nicht ausreichend sichern. Hierbei kommt Tim Tonne ins Spiel, der bei der Notbremsung eindrucksvoll durch den Bus schleudert.

Der Aussteigevorgang ist Thema der sechsten Arbeitsphase. Bei der praktischen Übung lernen die Kinder sich zu orientieren und dabei z. B. Radfahrer zu beachten. Die Kinder üben, gefahrlos die Straße zu überqueren.

Ein Ziel der Busschule ist es, das Sozialverhalten der Kinder zu fördern. Mit Hilfe von Rollenspielen lernen die Kinder Hilfe anzubieten und Sitzplätze für Bedürftige frei zu machen. Darüber hinaus diskutieren die Kinder das Thema Vandalismus und dessen negative Folgen.



Bild 4: Besuch in der Werkstatt (Quelle: Rheinbahn)

Vor der Rückfahrt gegen 13 Uhr erfolgt ein Abschlussgespräch mit den Kindern mit einer gemeinsamen Feed-back-Runde über die Veranstaltung. Die Kinder erhalten als kleines Dankeschön für die Teilnahme ein reflektierendes Schlüsselband („Keyholder“) und ein reflektierendes Katzenauge in Busform („Flexibus“).

Sind Busschulen sinnvoll und notwendig?

Eine Reihe von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die im Straßenverkehr nötig sind, bilden sich erst im Laufe der Kindheit aus. Ein vorausschauendes Gefahrenbewusstsein im Straßenverkehr weisen Kinder z. B. erst ab einem Alter von ca. 9 bis 10 Jahren auf. In diesem Alter sind die psychomotorischen Fähigkeiten für die sichere Beherrschung des Fahrrades, wie das Gleichgewicht- und das Spurhalten oder die Kurvenfahrt, ausreichend ausgebildet. Zusätzlich müssen die Kinder noch weitere geistige Leistungen, wie das Verstehen von Verkehrsregeln, erbringen. Geschwindigkeiten und Entfernungen sind schwer einzuschätzen und die Konzentrationsfähigkeit über einen gewissen Zeitraum (z. B. für die Dauer des Schulwegs) ist erst ab einem Alter von ca. 14 Jahren vollständig ausgebildet. Somit sind Kinder häufig nicht in der Lage, komplexe Verkehrssituationen selbständig zu bewältigen. Kinder werden erst mit ca. 8 bis 10 Jahren zu Fußgängern und mit ca. 13 bis 15 Jahren zu Radfahrern, die fast alle an sie gestellten Anforderungen einigermaßen sicher bewältigen können. (Limbourg et al., 2000) Im Bereich des Radfahrens zeichnen sich aufgrund von Untersuchungen an Grundschulen in Schleswig-Holstein neue Erkenntnisse ab, die für frühzeitige Radfahrtrainings ab der ersten Jahrgangsstufe in den Schulen sprechen. Kinder, die an gezielten Fahrradtrainings teilgenommen hatten, zeigten im Vergleich zu einer Kontrollgruppe deutlich verbesserte Fahrfähigkeiten. (Neumann-Opitz, 2008).

Das Bus und Bahn fahren können schon 6- bis 10-jährige Kinder erlernen, aber auf dem Weg zur Haltestelle und beim Ein- und Aussteigen sind sie häufig noch überfordert. Die hier dargestellten Altersangaben sind abhängig von der individuellen Entwicklung und den Erfahrungen des Kindes. Somit kommt es, häufig resultierend aus der oben beschriebenen Überforderung der Kinder, im Bereich der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und von Schulbussen immer wieder zu Unfällen. (Limbourg et al., 2000).

Das reale Unfallgeschehen ist häufig unbekannt – Die Erfassung ist aufwändig

Die Anzahl der Unfälle von Kindern in einem Untersuchungsgebiet zu ermitteln und darzustellen, kann mühsam sein. Um ein Verständnis für die Problematik zu entwickeln, werden nun die wesentlichen, verfügbaren Unfalldatengrundlagen zum Vergleich dargestellt.

Das reale Unfallgeschehen der Kinder und Jugendlichen kann leider keine verfügbare Unfallstatistik vollständig abbilden. Dies hat zum Beispiel folgende Gründe:

- Nicht bei jedem Unfall an dem ein Kind oder ein Jugendlicher beteiligt war, ist die Polizei vor Ort.
- Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung erhalten teilweise keine Information/Meldung über einen Schulwegunfall.
- Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung erfassen keine Freizeitunfälle, da sie hierfür nicht zuständig sind.
- Insgesamt ist nur ein geringer Anteil aller Unfälle von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr statistisch erfasst.

Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber: je schwerer die Unfallfolgen waren, desto eher wurde der Unfall von der Polizei aufgenommen.

Diese Zusammenhänge sind zu berücksichtigen, wenn es darum geht, das reale Unfallgeschehen der Kinder darzustellen. Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Verkehrssicherheitsprogramme in Deutschland stützen sich auf zwei wesentliche Unfallstatistiken. Zum einen erfasst die Polizei Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen und stellt diese in der amtlichen Unfallstatistik dar. Zum anderen erfolgen Meldungen von Unfällen auf dem Schulweg an die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung.

Die Statistiken der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung umfassen u. a. auch Unfälle, die sich auf dem Weg zur Schule im Schulbus oder an der Haltestelle beim Warten auf den Bus ereignet haben.

Trotz der Unfallererfassung bei der Polizei und der gesetzlichen Unfallversicherung ist generell von einer gewissen Untererfassung der im Straßenverkehr verunglückten Kinder und Jugendlichen auszugehen (Dunkelfeld). Dieser Wert liegt im Durchschnitt bei 79 %, hängt aber stark von den Merkmalen Verletzungsschwere, Art der Verkehrsbeteiligung und Kollisionsart ab. So weisen Unfälle mit dem Fahrrad, vor allem, wenn es sich um Alleinunfälle ohne Kollision handelt, mit Abstand die höchste Dunkelziffer auf. Je nach Verletzungsschwere kann der Wert bei über 90 % liegen (Hautzinger et al., 1993). Die aktuell durchgeführte Untersuchung in Hilden und Ratingen konnte diese Werte tendenziell bestätigen, allerdings beruhten die Auswertungen hier auf den Aussagen der Kinder im Vergleich zu den in den Statistiken gefundenen Unfallzahlen.

Betrachtet man das amtlich registrierte Unfallgeschehen in Bezug auf Unfälle im Zusammenhang mit dem ÖPNV auf Bundesebene, findet man nur wenige Informationen in der Veröffentlichung „Kinderunfälle im Straßenverkehr“ des Statistischen Bundesamtes. Im Jahr 2005

verunglückten demnach bundesweit insgesamt 949 Kinder unter 15 Jahren als Fahrer und Mitfahrer von Kraftomnibussen (darunter sind Reisebusse, Linienbusse, Schulbusse und sonstige, nicht näher benannte Busse zusammengefasst) und Obussen. Fast die Hälfte dieser Unfälle ereignete sich mit Linienbussen (47,3 %), rund ein Viertel mit Schulbussen (25,6 %) (Statistisches Bundesamt, 2006). Zum Vergleich: Insgesamt sind im Jahr 2005 36.954 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr verunglückt. Somit stellen die im Zusammenhang mit der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel verunglückten Kinder nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten in dieser Altersgruppe dar.

Betrachtet man dazu im Vergleich das bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) registrierte Unfallgeschehen von Kindern und Jugendlichen im Bereich ÖPNV/Schulbus, so zeigt sich ein etwas anderes Bild.

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2005 bundesweit 124.650 Schulwegunfälle (Straßenverkehrs- und sonstige Wegeunfälle).

Rund die Hälfte der Schulwegunfälle des Jahres 2005 (62.542) sind sogenannte Straßenverkehrsunfälle. 7,2 % davon (4.495) ereigneten sich im Zusammenhang mit der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies entspricht in etwa dem Anteil der Fußgänger-Unfälle (7,7 %) an der Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle.

Abbildung 5 zeigt die zeitliche Entwicklung der Unfälle im Zusammenhang mit dem ÖPNV für die Jahre 2001 bis 2005. Lediglich für die Schulbusunfälle liegt eine Unterscheidung zwischen Straßenverkehrsunfall und sonstigem Wegeunfall vor. Für die Unfälle in der Kategorie „Sonstiger Bus/Sonstige Öffentliche Verkehrsmittel“ und „Schienengebundenes Fahrzeug“ gibt es keine Angaben über die Anzahl der sonstigen Wegeunfälle. Es ist zu erkennen, dass die Zahl der „Sonstigen Schulbusunfälle“ in den letzten 5 Jahren um 37,9 % auf 4.858 Unfälle gesunken ist. Dazu gehören neben „Alleinunfällen“ (z. B. durch Umknicken oder Abrutschen) auch Rauferei bedingte Unfälle. Diese sogenannten „Raufunfälle“ machen ungefähr ein Fünftel aller Schulbusunfälle in den Jahren 2001 bis 2005 aus. 75,9 % dieser 9.913 Rauferei bedingten Schulbusunfälle ereigneten sich dabei in der Altersgruppe der 10- bis 15-Jährigen (Bundesverband der Unfallkassen, 2007).

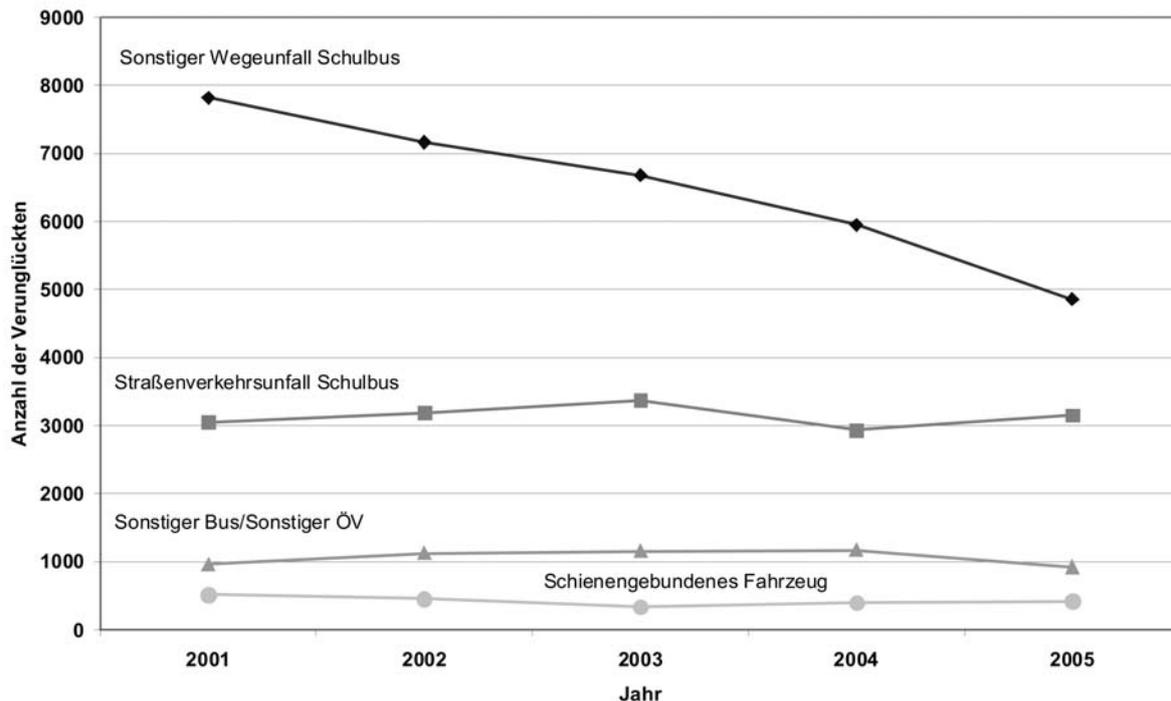


Bild 5: Zeitliche Entwicklung der Unfälle im Zusammenhang mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (Quelle: BUK, 2006; eigene Darstellung)

In der Sonderauswertung „Schulbusunfälle“ des BUK wird das Schulbusunfallgeschehen (Straßenverkehrs- und sonstige Wegeunfälle) näher analysiert. Die Unfälle der Kategorien „Sonstiger Bus/Sonstige Öffentliche Verkehrsmittel“ und „Schienengebundenes Fahrzeug“ bleiben in dieser Untersuchung unberücksichtigt. Im Rahmen dieser Auswertung sind die Schulbusunfälle in folgende Gefahrensituationen eingruppiert:

- Warten an der Haltestelle,
- Ein- und Aussteigen,
- Aufenthalt im Schulbus,
- Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses.

Betrachtet man die Summe aller Schulbusunfälle für die Jahre 2001 bis 2005, so ereigneten sich 57,5 % der Unfälle beim Aufenthalt im Schulbus, 22,3 % der Unfälle geschahen beim Ein- und Aussteigen. Die geringste Anzahl der Unfälle entfällt auf das Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen/nach Verlassen des Schulbusses (5,2 %). Dieser Unfalltyp ist besonders häufig mit tödlichen Folgen verbunden (Bundesverband der Unfallkassen, 2007).

Fast zwei Drittel aller Schulbusunfälle der Jahre 2001 bis 2005 ereigneten sich in der Altersgruppe der 10- bis 15-Jährigen. 19,0 % der Unfälle entfielen auf die unter 10-Jährigen und 15,7 % auf die über 15-Jährigen. Im Ergebnis zeigen die verfügbaren Statistiken auf, dass im Zusammenhang mit dem ÖPNV vergleichsweise wenige Unfälle geschehen.

Ein Vergleich der Unfallzahlen der beiden Statistiken ist nicht ohne weiteres möglich. Bislang ist noch ein mühsamer manueller Abgleich der Unfalldaten notwendig. Für den Untersuchungsraum in Hilden und den Kontrollraum in Ratingen erfolgte dieser Abgleich exemplarisch. Die Ergebnisse zeigen, dass nur ein geringer Anteil der Unfälle in beiden Statistiken gleichzeitig erfasst ist und das reale Unfallgeschehen daher höher ist als die Einzelstatistiken jeweils ausweisen. Insofern bildet eine gleichzeitige Betrachtung beider Unfallstatistiken sowie die Berücksichtigung weiterer Erkenntnisse zum Dunkelfeld einen recht neuartigen Weg in diesem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit.

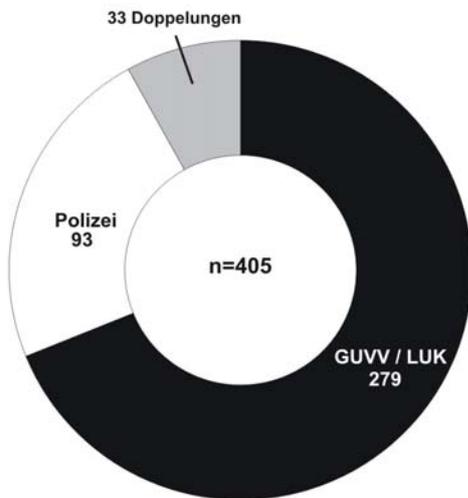
Die Relevanz der Busschule als ein Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit im Zusammenhang mit dem ÖPNV leitet sich zum einen aus den dargelegten verfügbaren Unfallstatistiken ab und dies umso mehr bei gemeinsamer Betrachtung beider Unfallstatistiken. Zum anderen weisen die eingangs skizzierten Probleme im Schülerverkehr, die der ADAC dargestellt hat, auf Handlungsbedarf hin. Zuletzt zeichnet sich durch die Weiterentwicklung der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung ab, dass die Schulen zunehmend den Umweltverbund thematisieren. Die Busschule kann die schulische Mobilitätserziehung ergänzen und eine bestehende Lücke in der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern für den Bereich ÖPNV/Schulbus schließen.

Konkrete Erkenntnisse aus Hilden und Ratingen

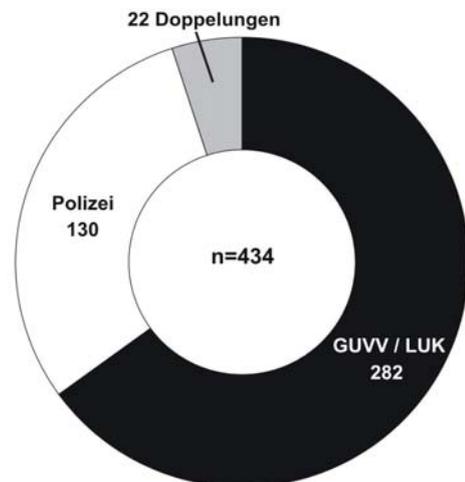
Für eine Analyse der Unfälle, die sich im Zusammenhang mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und deren Nutzung ereignen, ist eine Betrachtung der Daten der gesetzlichen Schülerunfallversicherung besonders nützlich. Dort sind die Unfälle von Kindern erfasst, die sich z. B. im Schulbus, beim Ein- oder Aussteigevorgang oder an der Haltestelle ereignen. Eine gemeinsame Betrachtung der Daten beider Meldequellen (die zeitaufwändige manuelle Recherchen und Auswertungen beinhaltet) erwies sich im Rahmen der Untersuchung als sinnvoll.

Grundsätzlich erfolgte die Untersuchung des Unfallgeschehens der 10- bis 15-Jährigen im Untersuchungsraum Hilden, in der Kontrollstadt Ratingen und vergleichend für den gesamten Kreis Mettmann für die Jahre 2001 bis 2005. In einem ersten Schritt fand ein Abgleich der Daten statt, um Unfälle, die bei der Polizei und bei der Gemeindeunfallversicherung registriert wurden, herauszufiltern. Dieser Abgleich ergab für die Gesamtzahl der Unfälle aller Verkehrsbeteiligungsarten in Hilden, dass 33 von 405 Unfällen (8,1 %) gleichzeitig bei beiden Meldequellen erfasst wurden. In Ratingen wurden 22 von 434 Unfällen in den fünf Untersuchungsjahren doppelt registriert (5,1 %). Betrachtet man nur die ÖPNV-Unfälle, liegen die Werte niedriger. Für den Bereich des ÖPNV in Hilden wurde nur ein Unfall von insgesamt 63 (1,6 %) bei der Polizei und bei der Unfallversicherung gemeldet, in Ratingen waren dies vier von 88 (4,5 %) ÖPNV-Unfällen (vgl. Abbildung 6).

Gesamtzahl aller Unfälle 2001 bis 2005

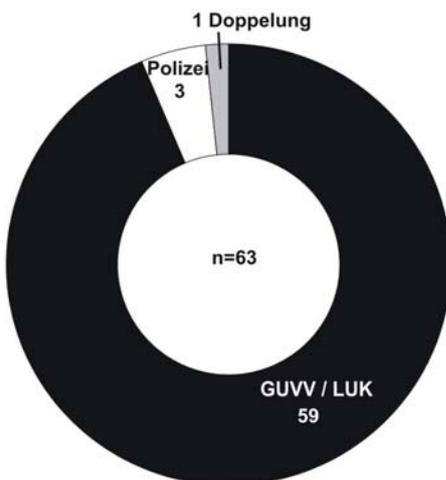


Hilden

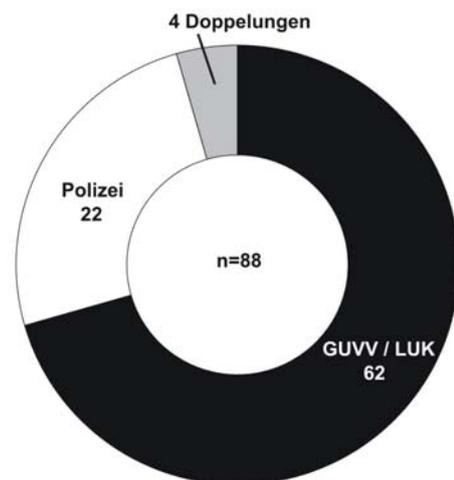


Ratingen

ÖPNV-Unfälle 2001 bis 2005



Hilden



Ratingen

Bild 6: Gegenüberstellung der Gesamtzahl der Unfälle und der ÖPNV-Unfälle nach Meldequellen für die Summe der Jahre 2001 bis 2005 für die Städte Hilden und Ratingen

In einem nächsten Schritt fand ein weiterer Abgleich der Daten in Bezug auf die Angabe „Schulwegunfall“ bei der Polizei statt. Dabei ergaben sich Diskrepanzen: Nicht jeder Unfall, der der Unfallversicherung gemeldet wurde, wird bei der Polizei als Schulwegunfall erkannt und als solcher in der Statistik geführt. In rund 14 % der polizeilich registrierten Unfälle in Hilden fand keine Einstufung des Unfalls als Schulwegunfall statt. Es gab auch den umgekehrten Fall, dass bei der Polizei ein Unfall als Schulwegunfall geführt wurde, ohne dass dieser der Unfallversicherung gemeldet war.

Dies zeigt, dass neben der Betrachtung beider Meldequellen für eine derartige Unfallanalyse ein umfassender Datenabgleich/-aufbereitung zur Schaffung einer breiten Datengrundlage notwendig ist.

Die Unfälle, die sich im Zusammenhang mit der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel ereigneten, wurden dahingehend differenziert, ob ein Zusammenhang zu den Inhalten der Busschule bestand. Unfälle durch Auseinandersetzungen unter Schülern (ob im Schulbus, an der Haltestelle oder auf dem Weg dorthin) wurden separat ausgewiesen. Bezogen auf die Unfallarten ergaben sich insgesamt geringe Fallzahlen für beide Städte. Für die Jahre 2001 – 2005 wurden für Hilden 44 Unfälle (davon 16 in Folge von Auseinandersetzungen unter den Schülern) und für Ratingen 68 Unfälle (davon 26 in Folge von Auseinandersetzungen) ermittelt.

Leider war aufgrund der geringen Fallzahlen der Unfälle in beiden Städten keine Entwicklungstendenz im Untersuchungszeitraum statistisch nachweisbar.

Die Analysen der Unfälle ergaben, dass Auseinandersetzungen unter Schülern einen beachtenswerten Anteil am Unfallgeschehen ausmachen. Vor diesem Hintergrund sollte man für diesen Bereich über Präventionsmaßnahmen nachdenken. Die durchgeführte Untersuchung zur Wirksamkeit der Projekte Busschule und Busbegleiter in Meerbusch hat bspw. gezeigt, dass eine Kombination derartiger Projekte sinnvoll sein kann.

Die subjektive Sicherheit im ÖPNV/Schulbus ist für die Kinder wichtig

Neben objektiven Kriterien, wie der Häufigkeit von Unfällen im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV und der Schwere der Unfallfolgen, spielt für die Kinder die subjektiv empfundene Sicherheit eine Rolle. Dies wird grob in die Bereiche „geschützt sein vor Unfällen“ und „Schutz vor Übergriffen oder Belästigungen“ unterteilt. Die subjektive Verkehrssicherheit umfasst den Menschen mit seinen Personen- und Verhaltensmerkmalen sowie das straßenräumliche Umfeld. Die subjektive Sicherheit ist dabei die Wahrnehmungsgröße, sich in bestimmten Situationen (z. B. auf dem Schulweg mit dem ÖPNV) sicher oder unsicher zu fühlen. Das subjektive (Un-)Sicherheitsgefühl muss dabei mit dem Grad der objektiven Gefährdung nicht übereinstimmen (Krause & Schömann, 1999).

Nach einer Befragung von etwa 2.000 Kindern und Jugendlichen im Alter von 10 bis 17 Jahren in Baden-Württemberg war für 82 % der Schüler „geschützt sein vor Unfällen“ der wichtigste Aspekt für den Schulweg. Diese Eigenschaft schreiben dem ÖPNV gleichzeitig nur 53 % der Schüler zu (Dürholt et al., 1999). Daher wird vermutet, dass die Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung positive Effekte auf die subjektiven

Einstellungen der Kinder erzielen. Erfahrungsberichte von Kindern, die ein Busschul-Training absolvierten, weisen darauf hin, dass sie nach dem Training weniger Angst vor der Busfahrt hatten (Wesner, 2002).

Tatsächlich hat ein gewisser Teil der Kinder im Schulbus Angst. Diese Form der Angst wird aktuell unter dem Begriff des „Schulbus-Phänomens“ diskutiert. Dabei handelt es sich um eine ungerichtete diffuse Art der Schulangst, die sich im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV zeigt. Einem täglichen Tyrannisieren in den Bussen sollen danach mehr und mehr Kinder ausgesetzt sein, da in den engen und häufig überfüllten Bussen keine Möglichkeit der Flucht vor älteren, aggressiven Schülern besteht. Die Attacken lösen bei einigen Kindern ein Gefühl der Hilflosigkeit aus und stellen damit ein Krankheitsbild dar. Dieses Störungsbild tritt nach Studien an der Universität Jena bei 8 bis 10 % der Schüler in Thüringen meist beim Wechsel von der 4. in die 5. Klassenstufe auf (Rothe, 2007).

Demgegenüber und deutlich abgegrenzt vom Schulbus-Phänomen stellt eine Sensibilisierung für reale Unfallgefahren im Schulbus eine Notwendigkeit für die Entwicklung der Kinder dar. Ziel der Busschule ist es, die Kinder hinreichend zu sensibilisieren ohne sie dabei zu erschrecken. Durch den Besuch der Busschule lernen die Kinder Unfallgefahren zu erkennen und es werden gleichzeitig Handlungskompetenzen erarbeitet, um diese Gefahrensituationen angemessen bewältigen zu können.

Ängste auf dem Schulweg

Im Rahmen der Umsetzung der Busschule lernen die Kinder sicher Bus zu fahren. Dabei wird den Kindern erläutert, dass der ÖPNV ein sehr sicheres Verkehrssystem ist, es aber auch reale Gefahren gibt. Die Kinder lernen diese Gefahren kennen und üben ein, wie sie diese Situationen meistern können. Vor diesem Hintergrund war die Frage zu untersuchen, welche Gefahren die Kinder auf ihrem Schulweg benennen, wie sie sich vor dem Hintergrund des Wechsels auf die neue Schule entwickeln und ob die Kinder für die realen Gefahren auf ihrem Schulweg oder bei der Nutzung des ÖPNV ausreichend sensibilisiert sind. Bei der Vermittlung der Inhalte der Busschule ist es dabei ein wesentliches Ziel, die Kinder nicht zu „erschrecken“ und keine Ängste - die emotionale Störungen oder Phobien begünstigen - zu verstärken. Dieser Aspekt ist zu berücksichtigen, da aufgrund der Literaturanalyse zu erwarten war, dass ein kleiner Anteil der Kinder beim Bus fahren tatsächlich oben beschriebene Ängste haben kann.

Unbehagliche Situationen auf dem Schulweg

Im Rahmen der Erstbefragung wurden die Schüler der 4. Klassen aus Hilden und Ratingen zu gefährlichen Situationen auf ihrem Schulweg befragt. Untersucht wurde, wie sich die als unangenehm oder als gefährlich empfundenen Orte oder Situationen beim Wechsel auf die

weiterführende Schule ändern und ob die Kinder beim Wechsel auf die weiterführende Schule Probleme im Zusammenhang mit dem ÖPNV benennen. Im Rahmen der Zweitbefragung der Schüler der 5. Klassen wurde erneut die Frage gestellt, welche Orte oder Situationen die Kinder auf ihrem neuen Schulweg als gefährlich empfinden. Diese Abfrage diente dazu, zu ermitteln, ob sich für die Kinder in Folge des Wechsels der Schule neue Situationen oder Orte ergeben, die für sie unbehaglich sind und ob sich die Gruppen der Kinder in Hilden und Ratingen unterscheiden.

Schulweg zur Grundschule

Die Kinder wurden gefragt, welche konkreten Stellen sie auf ihrem Schulweg als gefährlich empfinden. Die Schüler der 4. Klassen konnten dabei maximal 3 Orte/Situationen angeben. Als besonders gefährlich schätzten sie Situationen ein, wo potenzielle Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr zu erwarten sind. Kreuzungen und Einmündungen, Ampeln, Überquerungsstellen und Ein- und Ausfahrten stellen nahezu die Hälfte aller als gefährlich empfundenen Situationen auf dem Schulweg aus Sicht der Schüler der 4. Klassen dar.

Die Kinder benennen selten Orte, an denen Konflikte mit dem ÖPNV möglich sind. Haltestellen der S- oder Eisenbahn, der Busse und Straßenbahn oder die Busfahrt selbst werden von den Kindern mit knapp 6 % der Nennungen nur in geringem Umfang genannt. Damit stellt der Bereich ÖPNV für die Schüler der 4. Klassen noch keinen nennenswerten Bereich dar, in dem sie Gefahrenstellen erwarten bzw. vorfinden. Dies resultiert zum Teil daraus, dass die Kinder in diesem Alter den Bus auf dem Schulweg nicht häufig nutzen.

Entwicklungen im Zuge des Schulwechsels

Mit dem Wechsel der Schule kommen auf die Kinder neue Situationen auf dem Schulweg zu. Damit einher geht eine Veränderung der als gefährlich empfundenen Orte oder Situationen. Bild 7 gibt hierzu eine Übersicht. Dargestellt sind die als gefährlich empfundenen Orte und die Häufigkeit der Nennungen sowie die entsprechend ermittelten Ränge bei der jeweiligen Befragung. Zusätzlich ist die Änderung der Rangreihung im Vergleich zur Erstbefragung dargestellt. Der Tabelle ist zu entnehmen, dass die Kinder nach dem Wechsel auf die weiterführende Schule die Straßen und Wege, die Knotenpunkte und Ampeln oder die Querungen mit Abstand als besonders gefährlich benennen. Der Straßenzustand, der Autoverkehr oder die unheimlichen Orte nehmen bei den Nennungen der gefährlichen Orte stark ab. An deren Stelle tritt im Ranking - mit dem Wechsel auf die weiterführende Schule - der Bereich des ÖPNV (inkl. seiner baulichen Anlagen). Bushaltestellen oder Haltestellen der S-Bahn und Eisenbahn nennen die Kindern in der Zweitbefragung nun häufiger als besonders gefährliche Orte. Einen markanten Anstieg in der Bedeutung und der Häufigkeit der Nennungen erfährt die Busfahrt für die Kinder.

Immerhin 27 Kinder benannten die Busfahrt als gefährlich und sie stieg im Ranking der gefährlichen Situationen um 9 Plätze nach oben.

Gefährliche Orte oder Situationen	Rang (Häufigkeit der Nennung Erstbefragung)	Rang (Häufigkeit der Nennung Zweitbefragung)	Änderung im Rang nach Schulwechsel
Busfahrt	17 (3)	8 (27)	+ 9
S-Bahn/Eisenbahn	10 (26)	4 (56)	+ 6
Bushaltestellen	11 (14)	7 (36)	+ 4
An der Schule	13 (10)	11 (17)	+ 2
Fremde Personen	14 (8)	12 (16)	+ 2
Straßen und Wege	2 (161)	1 (222)	+ 1
Ampeln	3 (109)	3 (89)	+/- 0
Ein- und Ausfahrten	6 (46)	6 (43)	+/- 0
Radfahrer	14 (8)	14 (12)	+/- 0
Straßen-/Stadtbahn-Hst.	18 (2)	18 (1)	+/- 0
Knotenpunkte	1 (164)	2 (190)	- 1
Querungen	4 (62)	5 (47)	- 1
Baustellen	7 (34)	8 (27)	- 1
Gewässer	16 (4)	17 (5)	- 1
Sichtbehinderungen	9 (28)	12 (16)	- 2
Unheimliche Orte	12 (13)	16 (8)	- 4
Autoverkehr	5 (47)	10 (26)	- 5
Straßenzustand	8 (30)	14 (12)	- 6

Bild 7: Veränderungen der gefährlichen Orte nach dem Wechsel auf die weiterführende Schule für Hilden, Ratingen

Der Vergleich der Angaben der Schüler aus Hilden und Ratingen zeigt, dass die „Bushaltestelle“, die „Busfahrt“ und die „S- und Eisenbahn“ von den Kindern aus Hilden fast doppelt so häufig als gefährlicher Ort/Situation genannt werden als von den Kindern aus Ratingen.

Das Gefahrenbewusstsein der Hildener Kinder unterscheidet sich von den Kindern aus Ratingen im positiven Sinne deutlich. Das Ziel der Busschule, die Kinder auf die realen Gefahren im Bus zu sensibilisieren, ist somit erreicht.

Lernerfolge in der Busschule

Kenntnisse der Kinder zum ÖPNV in der Primarstufe

Ein Ziel der Studie war die Untersuchung der Frage, ob die Kinder im Rahmen der Teilnahme an der Busschule Lernerfolge im Bereich der Verkehrssicherheit erzielen. Im Rahmen der Befragung der Kinder in den 4. Klassen wurde untersucht, auf welchem Kenntnisstand die Kinder stehen und ob sich die Kinder aus Hilden und aus Ratingen unterscheiden. Hierfür kam ein dafür entwickelter Fragenkatalog mit 20 Fragen zum Einsatz. Bei rund der Hälfte aller Fragen lag die Fehlerquote der Kinder unter 20 %. Die Kinder verfügten über zahlreiche Kenntnisse, hatten aber auch einige Kenntnislücken. Die Kinder waren zu 17,5 % der Meinung, ihnen könne im Bus nichts passieren. 38,5 % der Kinder vertrauen auf den Busfahrer bei der Einfahrt des Busses in die Haltestelle, denn der habe ja schließlich einen Führerschein; so könne sicher nichts passieren. Im Falle eines Unfalls und einer Gefahrensituation meinten 20,9 % der Kinder, sie müssten warten, bis der Fahrer die Türen öffnet. 21 % der Kinder meinten, es sei nicht so schlimm, wenn man sich im Bus nicht richtig festhält. 16,6 % der Kinder gehen morgens oft zu spät los und müssen hetzen, um den Schulbus noch zu erreichen. Ein Teil der Kinder unterschätzt daher potenzielle Gefahrenquellen auf dem Schulweg bzw. die Gefahren im Schulbus. Insgesamt wurden die Ergebnisse im Bezug auf die Schulwegsicherheit nicht als beunruhigend interpretiert.

Falsche Antworten waren bei den Kindern häufiger zu finden wenn es darum ging, wo die Kinder ihre Schultaschen abstellen sollten, um einerseits die Sitzplätze freizuhalten und andererseits, um Stolperfallen zu vermeiden. Fast die Hälfte der Kinder kommt hier zu falschen Einschätzungen, so dass Sitzplätze nicht benutzbar sind oder es im Fall von Notbremsungen zu Stolper- und Sturzunfällen im Bus kommen kann. Zudem empfanden es fast 50 % der Kinder als „nicht schlimm“, wenn es Gedrängel beim Ein-/Aussteigen gibt. Auffällig ist das Vertrauen der Kinder in die Fähigkeiten ihrer Eltern. Für über 60 % der Kinder ist es „immer das Sicherste“, wenn die Eltern das Kind mit dem Auto zur Schule bringen. Die Befragungsergebnisse zeigten, dass die Kinder ohne den Besuch einer Busschule zum Teil über gute Kenntnisse verfügten, die für die Nutzung des ÖPNV erforderlich sind. Erfreuliche Ergebnisse nicht nur aus Sicht der Verkehrsunternehmen waren sicherlich auch die guten Kenntnisse im Bereich „Schwarz Fahren“, die „Nicht-Übertragbarkeit des Schülertickets“ (SchokoTicket) oder das hohe Bewusstsein der Kinder, dass Sitze in den Bussen keine Malflächen sind.

Insgesamt zeigten die Kinder im Bereich der Verkehrssicherheit den größten Nachholbedarf. Wesentliche Aspekte thematisiert hierzu die Busschule. Dies sind z. B. die Zeitplanung für den Schulweg, das Verhalten an der Haltestelle und im Bus und die Sensibilisierung auf die

Probleme beim Ein- und Aussteigevorgang, die zu Stolper- und Sturzunfällen führen können.

Die Ergebnisse der Erstbefragung zeigten, dass die Kenntnisse der Hildener im Vergleich zu den Ratinger Kindern geringe Unterschiede aufwiesen, wobei in einzelnen Fragen die Ratinger Kinder geringfügig bessere Vorkenntnisse hatten. Diese Unterschiede waren in der Summe gering, so dass davon ausgegangen wurde, dass die beiden untersuchten Gruppen ein vergleichbares Kenntnis- und Einstellungsniveau aufwiesen.

Kenntnisse der Kinder nach dem Wechsel auf die weiterführende Schule

Wesentliches Ziel der Busschule ist es, die Kinder für die Gefahren im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV zu sensibilisieren. Der Projektansatz Busschule schließt somit eine Lücke, da die gängige Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern überwiegend ihre Verkehrsteilnahme als Fußgänger oder als Radfahrer im Fokus hat. Die Busschule greift die alltägliche Situation im Bus oder auf dem Schulweg auf und für die relevanten gefährlichen Situationen erarbeiten die Kinder Lösungen zur Bewältigung. So wird die Busschule als eine Ergänzung der theoretischen schulischen Verkehrserziehung empfohlen (Adler, 2006).

Nach dem Wechsel auf die weiterführenden Schulen erfolgte eine weitere Befragung der Kinder in Hilden und Ratingen. Für die Befragung der Kinder wurde eine Multiple-Choice-Befragung gewählt, die aus insgesamt 12 Fragen mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten bestand. Die wesentlichen Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt.

Im Rahmen der Busschule wird thematisiert, dass der Bus bei der Ein- und Ausfahrt in eine Haltestelle über die Bordsteinkante schwenkt. Die Kinder sollen wissen, dass der Aufenthalt an der Bordsteinkante gefährlich ist, wenn der Bus einfährt. Besonders gefährlich wird es, wenn es zusätzlich noch Gedrängel an der Haltestelle gibt. Die Ergebnisse der Befragung zeigten, dass die Kinder aus Hilden diese Frage zu rund 98 % richtig beantwortet hatten. Die Kinder aus Ratingen beantworteten diese Frage zu 91 % richtig.

Eine wesentliche Unfallursache bei Kindern ist das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen. Zudem passieren immer wieder Unfälle auf dem Weg zur Bushaltestelle und beim Verlassen der Bushaltestelle bzw. beim Überqueren der Straße im Umfeld der Haltestelle. Die Befragungsergebnisse zeigten, dass die Kinder die gestellte Aufgabe zu 79 % richtig beantwortet hatten. Die Kinder aus Ratingen beantworteten diese Frage zu 81 % richtig. Die Ergebnisse beider Gruppen sind insgesamt gut. Da mit diesem Unfalltyp häufig schwere Unfallfolgen im Zusammenhang stehen, ist ein noch höherer Anteil richtiger Antworten erstrebenswert.

Der Aufenthalt im Bus ist nicht frei von Unfällen. Im Falle von Notbremsungen oder aufgrund der Fahrdynamik können immer wieder Sturzunfälle passieren. Den Kindern wird dies in der Busschule z. B. durch Tim Tonne oder die Wackelfahrt demonstriert. Den Kindern wird in der Busschule gezeigt, wo und wie man sich im Bus richtig und sicher aufhält. Dabei wird der Begriff der „Skaterstellung“ verwendet, was auch einen Hinweis auf die richtige Antwort bei der Befragung darstellte. In Hilden beantworteten die Kinder die Frage nach dem richtigen Standort und dem richtigen Festhalten zu 93 % richtig. In Ratingen lagen nur rund 16 % der Kinder richtig mit ihren Antworten. Bei den Hildener Kindern wurde das Lernziel erreicht, den Kindern aus Ratingen war der Begriff der Skaterstellung eher unbekannt.

Desweiteren vermittelt Die Busschule den Kindern die Folgen des Schwarz-Fahrens. Sie lernen z. B., dass das Schülerticket nicht übertragbar ist und werden dahingehend sensibilisiert. In Hilden beantworteten die Kinder die Frage nach den tariflichen Bestimmungen zu 94 % richtig. In Ratingen konnten diese Frage nur 76 % der Kinder richtig beantworten.

Im Schulbus herrscht in der Regel Getümmel und die Busse sind aufgrund eigener Beobachtungen häufig überfüllt. Sitzplätze sollen die Kinder nicht durch Schultaschen blockieren. Zudem stellen falsch abgestellte Schultaschen Stolperfallen dar. Selbst wenn dies von den Kindern als normal empfunden wird, so stellt dies doch zumindest für andere Fahrgäste (z. B. Ältere, Sehbehinderte) eine Gefahr dar. Aus Sicherheits- und Komfortgründen lernen die Kinder in der Busschule, wie sie am sinnvollsten mit ihren Schultaschen im Bus umgehen sollten. Die Frage zu dieser Thematik meisterten die Kinder aus Hilden zu 89 %. In Ratingen konnten diese Aufgabe nur 60 % der Kinder richtig lösen.

In der Busschule erarbeiten und behandeln die Kinder die Themen Vandalismus und Zivilcourage in Rollenspielen. Den Kindern wird vermittelt, welche Kosten durch Vandalismus entstehen und dass diese Kosten z. B. ihre Eltern durch Steuergelder bezahlen müssen. Die Kinder lernen, dass Sachen zu beschädigen eine Straftat ist, und es wird auf die Folgen hingewiesen. In Hilden beantworteten die Kinder die ihnen hierzu gestellte Frage zu 93 % richtig, in Ratingen waren es nur 74 %.

Die Kinder lernen, dass Gedrängel eine Unfallgefahr darstellt und dass hierdurch immer wieder Stolper- und Sturzunfälle geschehen. Die Kinder wurden zu ihrer Einstellung dazu befragt. In Hilden hatten 86 % der Kinder verstanden, dass Gedrängel eine Unfallgefahr darstellt und kein notwendiges Übel ist, um einen Sitzplatz auf der letzten Bank zu erkämpfen. In Ratingen hatten diese Überzeugung nur 67 % der Kinder.

Nicht in jedem Fall sind Bushaltestellen modern und sicher geplant und bestehen aus getrennten Flächen für wartende Fahrgäste, Radfahrer und

Fußgänger. Häufig teilen sich Fußgänger und Radfahrer Flächen, und diese Flächen nutzen die Kinder auch beim Aussteigen. Hier entstehen Konfliktpunkte, auf die die Busschule hinweist. Die Kinder aus Hilden beantworteten die Frage zu diesem Komplex zu 81 % richtig. Mit 42 % erkannten in dieser Frage weniger als die Hälfte der Kinder aus Ratingen die richtige Antwort.

Der Bus ist als Verkehrsmittel auf dem Schulweg immer noch das sicherste Verkehrsmittel. Im Rahmen der Busschule wurde dies den Kindern vermittelt. 34 % der Kinder in Hilden erkannten hier die richtige Antwort. Trotz Busschule überwog hier die Annahme: „Wenn Papa mich bringt, ist das das Sicherste“. Dies ist im Vergleich zu den Ratinger Kindern ein gutes Ergebnis. Hier wussten nicht einmal 20 % der Kinder die richtige Antwort.

Busse sind an schweren Unfällen beteiligt. Der ADAC stellt auf seiner Internetseite hierzu eine aktuelle Übersicht bereit. Es kann vorkommen, dass die Kinder sich selbst und anderen Kindern helfen müssen, weil z. B. der/die Fahrer/in selbst nicht mehr helfen kann. Dies wird im Rahmen der Busschule thematisiert und die Kinder lernen und üben für diese Ausnahmesituation das richtige Verhalten. Dabei war es bei dieser Frage sehr komplex, die richtige Antwort aus „Verletzten helfen“, „Flucht“ und den „Notruf abzusetzen“ zu finden. Immerhin erkannten bei dieser komplizierten Frage 81 % der Kinder aus Hilden die richtige Antwort. In Ratingen waren es 71 % der Kinder.

Für Jugendliche sind die Nothämmer in den Bussen häufig Souvenirs. Im Notfall sollen mit dessen Hilfe die Notausgänge geöffnet werden. Im Rahmen der Busschule wird dieses Thema in Verbindung mit Vandalismus angesprochen. Die Kinder wissen, dass sie es sind, die im Notfall damit die Scheiben einschlagen müssen. Die Kinder aus Hilden beantworteten die entsprechende Frage zu 85 % richtig. In Ratingen waren dies mit 82 % geringfügig weniger richtige Antworten.

In einem letzten Themenbereich wurden die Kinder zu ihrer Zeitplanung auf dem Schulweg befragt. Hetzen, schnell über die Straße laufen, um den Bus noch zu bekommen oder doch den kürzeren Weg über die unübersichtliche Ecke und nicht den sichereren Schulweg nehmen, sind Folge einer schlechten Zeitplanung am Morgen. Aus diesem Grund wird die Zeitplanung für den Schulweg in der Busschule thematisiert. 70 % der Kinder aus Hilden kennen diese Zusammenhänge und geben an, morgens genügend Zeit einzuplanen. In Ratingen sind dies nur 64 %.

Marketingenerfolge für den ÖPNV sind messbar

Eine Fragestellung der Untersuchung betraf die Einflüsse der Teilnahme an der Busschule im Bereich Marketing. Hierbei lag der Fokus des Evaluationsansatzes in den Bereichen Image und der Weiterempfehlungsabsicht des ÖPNV.

Im Bereich des Images des ÖPNV erfolgte die Abfrage von 22 Items. Als Skala wurden Gegensatzpaare formuliert und mittels Polaritätenprofil dargestellt. Die Ergebnisse der Erstbefragung und der Zweitbefragung konnten gut verglichen werden, tendenziell hatten die Schüler der 4. Klassen in dem Alter noch ein positives Bild vom ÖPNV. Dies war in beiden Untersuchungsstädten der Fall.

Nach der Zweitbefragung war das Image in beiden Städten deutlich schlechter. Dieses ist mit der Entwicklung der Kinder und den steigenden Erfahrungshintergründen bei der Nutzung des ÖPNV begründbar. Ein ähnlicher Effekt wurde im Rahmen der oben erwähnten Evaluation der Busschule in Meerbusch gefunden.

Trotzdem ergaben die Messungen in diesem Punkt besonders positive Ergebnisse. Dies ist damit zu begründen, dass sich das Bild vom ÖPNV in der Gruppe der Hildener Kinder deutlich weniger schlecht entwickelt hatte als in Ratingen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Busschüler in 18 von 20 Items ein deutlich besseres Bild vom ÖPNV hatten als die übrigen Kinder. Im Bereich der Weiterempfehlungsabsicht zeigte der Vergleich der Gruppen „Schüler mit Teilnahme an der Busschule“ und „übrige Schüler“ für die Busschüler eine um 6,5 % bessere Weiterempfehlung des ÖPNV. Gleichzeitig nahm die geäußerte Ablehnung einer Weiterempfehlung bei den Busschülern um 2,6 % ab.

Bewertung der Busschule durch die Kinder

Die Bewertung der Busschule nach Schulnoten durch die Kinder ist ausgezeichnet. Die Meinung von den 428 Kindern zur Busschule auf der Grundlage von Schulnoten ergab, dass 50,5 % der Kinder die Busschule „Sehr gut“ und 36,7 % „Gut“ fanden. Damit bekommt die Busschule von fast 90 % der Kinder ausgezeichnete Noten. 8,9 % vergeben noch ein „befriedigend“ oder ein „ausreichend“ (1,6 %). 2,3 % der Kinder konnten der Busschule nichts abgewinnen und vergaben die Note „mangelhaft oder „ungenügend“. Von Mädchen wird die Busschule besser beurteilt als von Jungen. Mädchen vergeben insgesamt häufiger die Note „sehr gut“ und gleichzeitig seltener Noten in den Bereichen „ausreichend“ und „mangelhaft“.

Die sehr guten Bewertungen erzielt die Busschule bei allen Schulformen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Busschule bei der Zielgruppe sehr gut ankommt.

Bewertung und Ausblick

Die Unfallzahlen von Kindern auf dem Schulweg zeigen: mit dem ÖPNV zur Schule zu kommen ist die beste Wahl. Dennoch ist der Schulweg mit dem Bus nicht ohne Gefahren.

Die Busschule greift zahlreiche der Probleme der Kinder auf dem Schulweg auf und thematisiert diese. Die Kinder werden für Probleme sensibilisiert und in der Busschule erarbeiten die Kinder die notwendigen Handlungskompetenzen zur Problembewältigung.

Die Busschule der Rheinbahn erreicht die meisten Ziele in hohem Maße, verbessert die Verkehrssicherheit der Kinder im ÖPNV und schließt somit eine Lücke in der Verkehrserziehungsarbeit.

Die Busschule kommt bei den Kindern aber auch bei den Eltern und Lehrern sehr gut an. Sie ist eine sinnvolle Ergänzung der schulischen Mobilitätserziehung und eignet sich für den flächenhaften Einsatz. In Regionen, in denen die Kinder schon früh mit dem Bus zur Schule fahren, sollte die Busschule bereits ab der 1. Klasse durchgeführt werden.

Dort, wo sich eine flächenhafte Umsetzung der Busschule nicht realisieren lässt, müssen Schwerpunkte erkannt werden. Hier bieten sich die dargestellten Unfallanalysen und Befragungen von Kindern und Eltern an. Die Schule und die Eltern, die Probleme auf dem Schulweg vermuten oder erkannt haben, sollten sich ermutigt fühlen, gemeinsam mit der Polizei, der Kommune und den örtlichen Verkehrsunternehmen eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten und zu finanzieren. Das Rad muss dabei nicht immer neu erfunden zu werden. Eine Übersicht über passende Konzepte und Ansprechpartner/innen können z. B. im Internet unter www.verkehrssicherheit.nrw.de recherchiert werden.

ADAC (2009) Schulbustest 2009 - Texte und Grafiken Vertrieb Verbraucherschutz/Interessenvertretung (VVI) ADAC e.V., Am Westpark 8, 81373 München.

Adler L. (2006) Öffnung von Unterricht in der Grundschule - Die Busschule der Rheinbahn in Düsseldorf als Kooperationspartner für den verkehrspädagogischen Unterricht in der Primarstufe. Hausarbeit. Universität Duisburg-Essen, Standort Essen, Fachbereich Erziehungswissenschaften, Prof. Dr. Maria Limbourg.

Bundesverband der Unfallkassen ed. (2007) Schulbusunfälle. www-Dokument verfügbar unter: http://www.unfallkassen.de/files/510/schulbus_1.pdf (05.04.2007).

Bundesverband der Unfallkassen ed. (2006) Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 2005. www-Dokument verfügbar unter: http://www.unfallkassen.de/files/510/Info_2005_mit_Deckblatt.pdf (13.02.2007).

Dürholt H., Pfeiffer M., Deetjen G. (1999) ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW. (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 114).

Hautzinger H., Dürholt H., Hörnstein E. (1993) Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW. (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 13).

Krause J. & Schömann M. (1999) Mobilität und Rauman eignung von Kindern. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW. (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108).

Langescheid T. (2005) Bestandsaufnahme und Bewertung von Aktivitäten im Lernbereich Mobilität. Studienarbeit am LuFG (SVPT) der Bergischen Universität Wuppertal (unveröffentlicht).

Langescheid, T., Leven, J., Gerlach, J. (2008): Auswirkungen der Busschule auf Verkehrssicherheit und Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen – eine Evaluation. Schriftenreihe Forschungsergebnisse für die Praxis der Eugen-Otto-Butz-Stiftung. Köln: TÜV Media.

Leven J. (2005) Evaluation der verkehrspädagogischen Projekte Busschule und Busbegleiter der Rheinischen Bahngesellschaft AG, Düsseldorf. Diplomarbeit. Bergische Universität Wuppertal, Fachbereich D, Abt. Bauingenieurwesen (unveröffentlicht).

Limbourg M, Flade A, Schönharting J. (2000) Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske & Buderich.

Neumann-Opitz N. (2008) Radfahren in der 1./2. Klasse. Zeitschrift für Verkehrserziehung 4: .

Rothe K. (2007) Bullying auf dem Schulweg: Das Schulbus-Phänomen. Erstellung eines Persönlichkeitsprofils von Tätern und Opfern. Eine empirische Studie in Thüringen. Dissertation. Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Statistisches Bundesamt ed. (2006) Kinderunfälle im Straßenverkehr 2005. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Wesner A. (2002) Vor dem Bus Schlange stehen statt drängeln. Polizei gibt Tipps für Schüler. Stuttgarter Zeitung vom 20.09.2002. www-Dokument verfügbar unter: http://eltern.whg-gp.de/eltern/main_ie//nwz18_9_02.htm (30.10.2005).

Autorenbeschreibung

Jens Leven (37) ist seit 2003 in unterschiedlichen F&E-Projekten und Evaluationen mit Schwerpunkten in den Bereichen Verkehrssicherheit, Mobilitätsbildung und innovative Planungskonzepte tätig. Student an der Bergischen Universität Wuppertal.

Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation
Nordstraße 5
42105 Wuppertal
www.bueffee.de

Tanja Langescheid (32) ist seit 2006 Mitarbeiterin am Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Bergischen Universität Wuppertal. Schwerpunkte sind Evaluationen in den Bereichen Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach (45) leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Bergischen Universität Wuppertal. Schwerpunkte sind die Gestaltung und Dimensionierung von Verkehrsanlagen und die Verkehrssicherheit

Bergische Universität Wuppertal, Lehr- und Forschungsgebiet
Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Pauluskirchstr. 7,
42285 Wuppertal
www.svpt.de