

# Zu viele "Elterntaxis" führen zu höherem Unfallrisiko im Umfeld der Schule

Dr. Kai Nowak erforscht an der Universität Leipzig die Geschichte der Verkehrserziehung

*Mitteilung: Universität Leipzig*

**Im August ist Schulanfangszeit. Viele Erstklässler haben in den vergangenen Monaten von ihren Eltern und in der Verkehrserziehung in der Kita gelernt, was sie auf dem Schulweg beachten sollten. An der Universität Leipzig befasst sich Historiker Dr. Kai Nowak unter anderem mit der Geschichte der Verkehrserziehung. Sie ist das Thema seiner Habilitation.**

**Herr Dr. Nowak, was raten Sie als Experte den Eltern von Erstklässlern zum Thema Verkehrserziehung?**

Der theoretische Verkehrsunterricht ist nur die halbe Miete. Mindestens genauso wichtig wie abstraktes Wissen ist das konkrete Einüben verkehrssicheren Verhaltens im Straßenverkehr. „Trainieren“ Sie mit Ihrem Kind mehrmals den individuellen Schulweg, also insbesondere jeden Punkt, der besondere Aufmerksamkeit erfordert, wie Ampeln, Zebrastreifen, Baustellen und so weiter. Viele Schulen stellen übrigens Schulwegpläne bereit, die Routen mit möglichst wenigen potenziellen Gefahrenstellen ausweisen. Verzichten Sie bitte nach Möglichkeit darauf, Ihr Kind aus Vorsicht mit dem eigenen Auto zur Schule zu fahren. Ein hohes Aufkommen an „Elterntaxis“ führt nur zu einem insgesamt höheren Unfallrisiko im Umfeld der Schule.

**Seit wann gibt es überhaupt Verkehrserziehung?**

Streng genommen dient ja bereits jede staatliche Verkehrsregulierung und die Überwachung von deren Einhaltung der Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten. Das Gleiche gilt für Straßenschilder, die es in Europa schon seit der Frühen Neuzeit gab. Verkehrserziehung im engeren Sinne kam im Zuge der massenhaften Verbreitung des Fahrrads Ende des 19. Jahrhunderts auf. Fahrräder waren leise, schneller als Kutschen und konnten überall fahren, auch auf Gehwegen. Die Zahl der Unfälle nahm enorm zu. Nur wenige Jahre später fuhren die ersten Automobile auf den Straßen und verschärften das Problem noch einmal. Die Zunahme von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten machte die Notwendigkeit deutlich, erzieherisch auf die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einzuwirken.

**Wo und wann wurde sie zuerst angeboten? Wer hat die Verkehrserziehung „erfunden“?**

So etwas wie einen „Urknall“ in der Verkehrserziehung gibt es nicht. Sie setzt sich aus einer

Vielzahl an Bemühungen zusammen. Ganz verschiedene Akteure versuchen auf unterschiedlichen Ebenen, die Menschen zu verkehrsgerechtem Verhalten zu bewegen. In Deutschland wurde 1904 in Aschaffenburg die erste Fahrschule gegründet, 1906 führte Preußen sporadischen Verkehrsunterricht in den Schulen ein. Auch die noch jungen Automobilclubs wirkten erzieherisch auf ihre Mitglieder. Seit den 1920er Jahren wendet sich die Deutsche Verkehrswacht mit ihren Aktionen an die breite Öffentlichkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

### **Wie hat sie sich im Laufe der Zeit entwickelt?**

Die Verkehrserziehung hat sich im 20. Jahrhundert enorm professionalisiert. Die Entwicklung begann 1924 mit der Gründung der Verkehrswacht. 1969 formierte sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, der seither die Kräfte der zahlreichen Akteure zu bündeln versucht. Diese Institutionen haben über die Jahrzehnte ein hohes Maß an Expertise aufgebaut. Dies ging seit den 1950er Jahren mit einer zunehmenden Verwissenschaftlichung einher: Die Verkehrspsychologie versucht, das Verkehrsverhalten der Menschen zu verstehen, Soziologie und Pädagogik stellen den schulischen Verkehrsunterricht auf eine wissenschaftliche Grundlage. Und zeitgleich vollzog sich eine Medialisierung der Verkehrserziehung. Hier wäre neben großen öffentlichkeitswirksamen Sicherheitskampagnen vor allem die äußerst erfolgreiche Fernsehserie „Der 7. Sinn“ zu nennen, die von 1966 bis 2005 in der ARD in kurzen Spots Verhaltenstipps im Straßenverkehr gab.

### **Gibt es Verkehrserziehung auch in anderen Ländern? Wenn ja, in welcher Form?**

Ja, die gibt es quasi überall, wobei die Ansätze der Verkehrserziehung auf die jeweiligen Verkehrskulturen ausgerichtet sind. So sind etwa in Ländern mit einem hohen Zweiradanteil am Verkehr andere Konzepte gefragt als in Ländern mit Massenmotorisierung. Die Expertinnen und Experten der Verkehrssicherheit schauen jedenfalls sehr aufmerksam, was anderswo gemacht wird und mit welchem Erfolg. Das zieht sich durch die gesamte Geschichte der Verkehrserziehung im 20. Jahrhundert. In den 1920er Jahren etwa hat man Anregungen der Safety First-Bewegung aus den USA aufgenommen. Auch die Schülerlotsen, die die Älteren noch kennen werden, wurden zuerst vor amerikanischen Schulen eingesetzt. In der Bundesrepublik haben sich die Akteure seit den 1960er Jahren unter anderem stark an schwedischen Konzepten orientiert und erfolgreiche Kampagnenformate übernommen oder später die Idee des Kinder-Verkehrs-Club.

### **Welche aktuelle Entwicklungen gibt es auf dem Gebiet?**

Verkehrserziehung ist eine Daueraufgabe, da immer neue Generationen an Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern heranwachsen. Jenseits des „Tagesgeschäfts“ und der Verfeinerung bestehender Ansätze ist das autonome Fahren in aller Munde. Es wird sicher kommen und ganz neue Herausforderungen mit sich bringen, weil für eine lange Übergangsphase manueller

und automatischer Verkehr parallel auf den Straßen unterwegs sein wird. Das Verkehrsverhalten wird sich hierauf einzustellen haben – eine Aufgabe für die Verkehrserziehung. Nur ein Beispiel: Mit Autofahrerinnen und -fahrern lässt sich in unklaren Situationen Blickkontakt aufnehmen, man kann die Dinge kommunikativ regeln. Das geht mit autonomen Fahrzeugen nicht.

### **Warum haben Sie die Geschichte der Verkehrserziehung als Habilitationsthema ausgewählt?**

Das ist ein sehr lebensweltliches Thema, das uns alle betrifft. Wir bewegen uns tagtäglich auf der Straße, in einem Raum der Unsicherheit. Insofern begleitet uns auch Verkehrserziehung beinahe das ganze Leben lang – wenn man so will, von der Wiege bis zur Bahre: Vom Verkehrskasper im Kindergarten, der Radfahrprüfung in der Grundschule, der Fahrschule, über Plakatkampagnen an den Autobahnen bis hin zu speziellen Angeboten für alte, körperlich eingeschränkte Menschen. Besonders spannend finde ich, dass sich die Verkehrserziehung in ihren Leitbildern, psychologischen Grundannahmen und pädagogischen Konzeptionen ständig wandelt. Man kann daran ablesen, wie sich eine Gesellschaft zu unterschiedlichen Zeiten und in unterschiedlichen politischen Regimen selbst sieht und welches Menschenbild sie hat: Gehen die Bürgerinnen und Bürger in erster Linie als zu disziplinierende Objekte oder wird ihnen ein gewisses Maß an Selbstverantwortung zugetraut? Verkehrserziehung ist zudem ein guter Indikator dafür, welche Risiken im Verkehr als tolerabel angesehen werden und welche nicht mehr. Denn auch die Antwort auf die Frage, wie hoch der Preis an Toten und Verletzten ist, den wir für individuelle Mobilität bereit sind zu zahlen, ändert sich im Lauf der Jahrzehnte.

---

*PM v. 23.8.2019  
Susann Huster  
Medienredaktion  
Universität Leipzig  
www.uni-leipzig.de*