



**Vom Lehrerseminar Süd  
zum  
Seminar Bayern für Verkehrs- und  
Sicherheitserziehung**

**Ein kleiner Abriss der Geschichte einer erfolgreichen Institution**

Zusammengestellt von  
Prof. Dr. Dr. Benedikt v. Hebenstreit  
München / Dillingen Mai 2010

## Die Vorgeschichte

Begonnen hat es mit dem Beschluss des bayerischen Landtags vom 15.6.1955. Er legt fest: „An allen bayerischen Schulen sind Verkehrsunterricht und Verkehrserziehung als Unterrichtsgegenstand und erzieherische Aufgabe bei allen sich bietenden Gelegenheiten wahrzunehmen“. Zunächst setzten diesen Auftrag nur relativ wenige bayerische Schulen um. Dies veranlasste das bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus zur EntschlieÙung vom 10. Januar 1964 (als Anlage 1 beigefügt). In ihr wird verbindlich festgelegt, dass „in allen Klassen der Volks-, Berufs- und Mittel-, der Handels- und Wirtschaftsaufbauschulen sowie in den Klassen 1 bis 6 der höheren Schulen eine feste Unterrichtszeit ausschließlich dem planmäßigen Verkehrsunterricht einzuräumen“ ist. „Die Direktoren und Leiter der Schulen sind dafür verantwortlich, dass der Verkehrsunterricht durchgeführt wird“. Festgelegt ist in dieser EntschlieÙung auch, wie viele Unterrichtsstunden in jeder Klasse einer jeden Schulgattung für den Verkehrsunterricht vorzusehen sind.

Dennoch gab es bei der Umsetzung dieser EntschlieÙung auch weiterhin Schwierigkeiten. Eine telefonische Umfrage des ADAC bei Lehrern aller Schulgattungen zeigte, dass diese in den meisten Fällen nicht wussten, wie sie diese EntschlieÙung umsetzen sollten. Andererseits nahmen die Verkehrsunfälle immer mehr zu<sup>1</sup>. Bayern war damals gemeinsam mit dem Saarland das Bundesland mit der höchsten Unfallrate. Deshalb schlug das Kultusministerium gemeinsam mit dem Innenministerium vor, Fortbildungsseminare für Lehrer auf dem Gebiet der Verkehrserziehung zu veranstalten. Dieser Anregung folgend wurden 1964 und 1965 8 Probeseminare unter der Leitung von Heinrich Wuhler vom ADAC und mit wissenschaftlicher Unterstützung durch den Leiter der Psychologisch-Medizinischen Untersuchungsstelle (PMU) des TÜV Bayern Dr. Gerhard Munsch durchgeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse führten zur Gründung des Lehrer-Seminars Süd.

## Der Anfang

Zur Realisierung dieses Projekts trafen sich unter der Leitung von Heinrich Wuhler vom ADAC und Uli Kirschner von der Landesverkehrswacht am 7. Februar 1966 im Hotel Seeblick in Bernried am Starnbergersee Vertreter der einzelnen Schulgattungen, sowie Dr. Munsch und der Autor dieser Geschichte zu einer ersten einwöchigen Sitzung.

Der Autor erinnert sich noch gut, wie die Sitzung begann. Er stand auf der Terrasse vor dem Hotel als kurz hintereinander der damaligen Kultusminister Theodor Maunz und der damaligen Innenminister Heinrich Junker – der eine in einem VW-Käfer, der andere in einem Opel – ankamen. Beide fuhren selber, Bodyguards waren damals noch nicht notwendig. Dann eröffneten die beiden Minister den Teilnehmern ihre Aufgabe: Bis zum Wochenende einen neuen, detaillierten Stoffplan für die schulische Verkehrserziehung zu erstellen. Und einer der Minister erklärte: „Wir kommen am Freitag wieder. Und wenn es dann noch keinen neuen Stoffplan gibt, bleiben Sie so lange hier, bis die Arbeit getan ist“. So streng waren damals die Gebräuche! Außerdem sollten Lehrgänge für die Lehrer organisiert werden.

---

<sup>1</sup> Im Jahr 1965 wurden bundesweit (ohne die neuen Bundesländer!) 484 bis zu 5-Jährige Kinder, 308 6-8 jährige Kinder und 213 9-14-jährige Kinder, –insgesamt also 1005 Kinder im Straßenverkehr getötet. Im Jahr 2008 kamen in ganz Deutschland, also auch in den neuen Bundesländern, nur mehr 102 Kinder ums Leben.

Nachdem die Minister die Tagung verlassen hatten, gab es zunächst empörte Einwände der Teilnehmer. Sie gipfelten in der Aussage „Mutet man uns jetzt zu, die Arbeit der offenbar zu wenig qualifizierten Fahrlehrer zu übernehmen“ und „Sollen wir das Auto auf den Schulhof holen“. Doch kristallisierte sich schon bald – insbesondere durch die Ausführungen von Dr. Munsch - die Einsicht heraus, dass mit der schulischen Verkehrserziehung nicht nur das spätere Verhalten der Auto- und Motorradfahrer, sondern auch schon das Verkehrsverhalten der Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf der Straße positiv beeinflusst werden kann; ferner, dass es nicht genügt, den Kindern nur die geltenden Verkehrsvorschriften zu vermitteln, sondern dass noch sehr viel wichtiger auch die Schulung des Verkehrssinns ist. Denn vorsichtig kann nur sein, wer die ersten Anzeichen von Gefahren frühzeitig schon in ihrem Vorfeld erkennt. Erst dann ist er in der Lage rechtzeitig genug richtig zu reagieren. Und nur wem bewusst ist, warum gegenüber bestimmten Verkehrsteilnehmergruppen besondere Rücksicht angebracht ist, kann entsprechende Einstellungen entwickeln<sup>2</sup>. Dies gilt nicht nur für die erwachsenen Verkehrsteilnehmer sondern auch schon für die Kinder.

Die Gründungssitzung – heute würde man neudeutsch sagen: die Kick-off-Sitzung - fand in Bernried vom 21. bis 24. September 1966 statt. Unter dem Beisein zahlreicher Ehrengäste und der Presse wurde das **Lehrerseminar Süd** ins Leben gerufen. Gemeinsamer Träger waren der ADAC, die Deutsche Verkehrswacht und das Kuratorium „Wir und die Straße“ (später „Deutscher Verkehrssicherheitsrat“), sowie das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus. Die Federführung lag beim ADAC, ebenso die Geschäftsstelle. Die Arbeiten des Seminars finanzierten zum überwiegenden Teil der ADAC, die Verkehrswacht und das Kuratorium. Das Seminar hatte zwei Aufgaben: Einmal die Weiterbildung von Lehrern. Hier sollten sie die Befähigung erhalten, Verkehrsunterricht zu geben. Zum anderen die Erarbeitung einschlägiger Lehrpläne.

An der Gründung waren – soweit heute noch rekonstruierbar (*möglicherweise unvollständig*) – aktiv beteiligt

- als Vertreter der einzelnen Schulgattungen Oskar Auer, Dr. Horst Buhmann, Rudolf Gansl, Horst Meißner, Siegfried Palmann, Günther Primas, Alfred Sattler und Johannes Vicari,
- als weitere Vertreter des ADAC Dipl. Ing. Bernd Fugmann, Dipl. Ing. Rüdiger Linde, Dr. Alexander Gonthard, Dipl. Ing. Johannes Halm und Friedhelm Kleinert,
- vom TÜV (PMU) Dr. Gerhard Munsch und der Autor dieses Abrisses, sowie
- die Ministerialräte Anton Kurzka (Kultusministerium) und Dr. Willi Stoll (Innenministerium).

Bereits ein Jahre später übernahm das Seminar Süd zusätzliche Aufgaben. Auf Initiative des Leiters der Arbeitsgemeinschaft der Bayerischen Fachschulen für Sozialpädagogik Dr. Josef Hederer wurden nun auch Lehrgänge für Kindergärtnerinnen angeboten. Der erste Lehrgang fand vom 4. bis 6. Oktober 1967 statt. Dafür kamen neu ins Team Frau Elisabeth Elsberger, Frau Anna Maria Hagenbusch und Frau Marlies Köth.

Im Übrigen entstanden nach dem Modell des Seminars Bayern im Herbst 1966 in Lüneburg das Seminar Nord und 1968 in Frankfurt das Seminar Mitte.

Auf Initiative des Seminars Süd kam es dann zu einer Anrechnung des Verkehrsunterrichts auf das Regelstundenmaß der Lehrer (KME vom 1. Juli 1969), zur Einführung von Verkehrslehrern in den Grund- und Hauptschulen (KME vom 10.8.1970) und zur Einführung von Fachberatern für Verkehrserziehung und Unfallverhütung bei den Schulämtern (KMBek vom 29.10.1973).

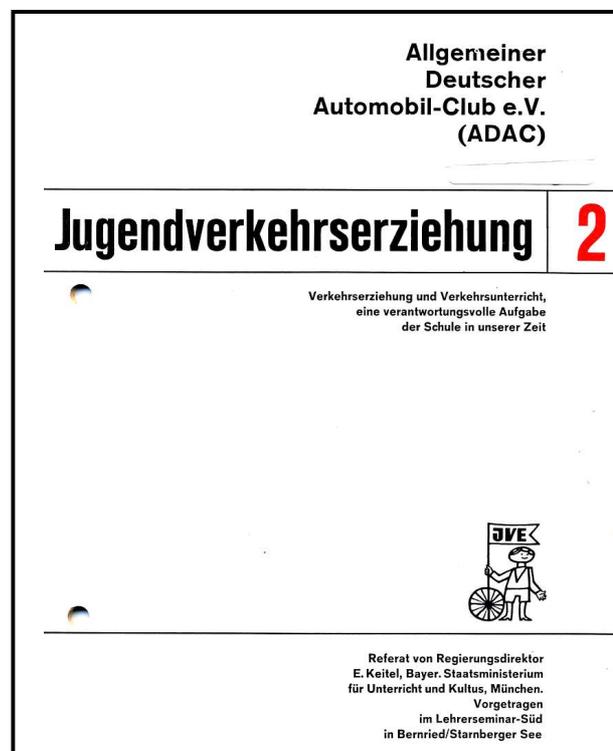
---

<sup>2</sup> Dieses bayerische Konzept ist dank der Initiative von Ministerialrat Stoll auch in die Neufassung der Grundregel im ersten Satz des §1 der StVO eingeflossen: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“.

Auch Kurioses stand am Anfang des Seminars. Über die Eröffnung gab es mehrere Zeitungsmeldungen. Daraufhin rief eine Mutter in der Geschäftsstelle an und fragte, ob man in diesem Seminar auch etwas über Verhütung lernen würde. Offensichtlich meinte diese Mutter eine andere Art von Verkehr als den auf der Straße.

## Die Ausarbeitung der Lehrpläne

Um den Lehrern in den Lehrgängen auch schriftliche Unterlagen aushändigen zu können, entstand die vom ADAC herausgegebene Schriftenreihe „Jugendverkehrserziehung“. Ein Verzeichnis der damals erschienenen Titel ist in Anlage 2 beigefügt. Schließlich wurde in Heft 11 dieser Serie im Jahr 1969 auch der vom Team des Lehrerseminars Süd erarbeitete erste Stoffplan für die Verkehrserziehung in den Schulen veröffentlicht. Auch ein Lehrplan für den Verkehrsunterricht in den Berufsschulen, den Handelsschulen und Wirtschaftsaufbauschulen entstand.



Drei Jahre später – am 7.7.1972 - veröffentlichte die Ständige Konferenz der Kultusminister die „Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule“, in die wesentliche Gedanken des bayerischen Konzepts eingeflossen waren. Daraufhin beauftragte das bayerische Kultusministerium den „Arbeitskreis Schulverkehrserziehung des ADAC“ gemeinsam mit Vertretern des Lehrerseminars Süd als „Lehrplankommission“ mit einer Überarbeitung des ursprünglichen Stoffplans unter Berücksichtigung der KMK-Empfehlungen. Nachdem das Institut für Schulpädagogik (ISB) der neuen Fassung des Stoffplans (heute würde man sagen: Lehrplans) zugestimmt hatte, wurde er vom Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus genehmigt und im Jahr 1972 freigegeben. Es folgte eine einjährige Erprobungsphase. Mit der Bekanntmachung des Kultusministeriums vom 10. Januar 1973 wurde er für alle bayerischen Grund-, Haupt-, Realschulen und Gymnasien als verbindlich erklärt. Dazu erschien im gleichen Jahr die legendäre Broschüre „Kurzka / Wuhrer“.

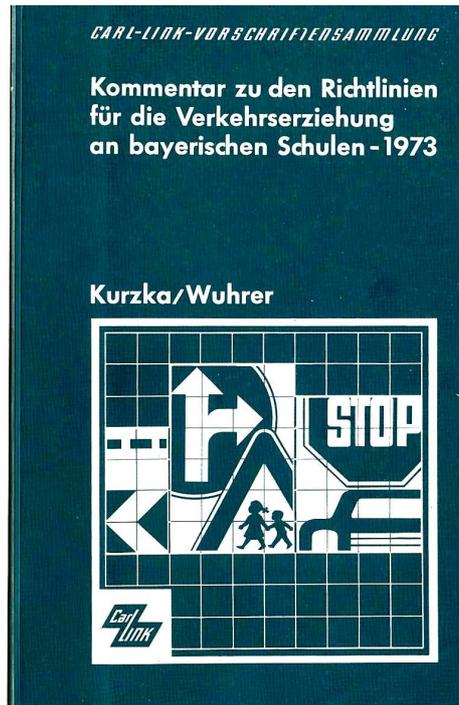
## Lehrplan für Verkehrserziehung

in Grund- und Hauptschulen, Realschulen  
und Gymnasien

nach einer Entschließung vom 10. 1. 73  
des Bayer. Staatsministeriums für Unterricht und Kultus



als Sonderdruck herausgegeben von der  
**LANDESVERKEHRSWACHT BAYERN e.V.**  
8 München 5, Müllerstraße 54, Telefon 266070



## Die Wanderjahre

Entsprechend dem ministeriellen Auftrag führte seither das Lehrerseminar Süd **Weiterbildungs-Lehrgänge** durch. Die Lehrgänge für Lehrer dauerten in der Regel 5 Tage, jene für Kindergärtnerinnen 3 Tage. Sie fanden zunächst in den Veranstaltungsräumen des Hotels Seeblick in Bernried statt. In den Jahren 1971 und 1972 waren sie im Hotel „Zum Lutzhof“ in Altjoch am Kochelsee, von 1973 bis 1975 im Hotel „Schloss Geldern“ in Zangberg bei Mühldorf und ab 1976 in der Sportschule Grünwald domiziliert. An diesen Orten fanden nicht nur die Weiterbildungsveranstaltungen statt, sondern konnten die Lehrer und Kindergärtnerinnen auch „im Haus“ übernachten. Jährlich wurden zwischen 25 und 30 Lehrgänge für Lehrer und rund 10 Lehrgänge für die Kindergärtnerinnen angeboten. Nach dem Bericht des ADAC nahmen in den ersten zehn Jahren seines Bestehens rund 4000 Lehrer und 2000 Erzieherinnen an den Lehrgängen teil. Auch in den darauf folgenden Jahren bewegten sich die Teilnehmerzahlen in ähnlicher Höhe. Während die ersten Lehrgänge noch Heinrich Wuhrer persönlich leitete, ging diese Aufgabe später auf Friedhelm Kleinert über. Gelegentlich waren als dessen Vertretung auch Walter Klass und Gerhard Mordhorst als Lehrgangsführer tätig. In Grünwald fungierte dann als Lehrgangsführer Dipl. Psych. Jan Lindlacher.

## Ein Beispiel aus der Frühzeit des Seminars

### Jahresprogramm 1972

#### Schulverkehrserziehung in Bayern

Ministerialrat Anton Kurzka  
Ministerialrat Hans Schmidtkonz

#### Lehr- und Arbeitsmittel

Lehrer Oskar Auer  
Regierungsschuldirektor Hans Huber  
Polizeioberschulrat Klaus Schwarz

#### Gesetzgebung und Rechtsprechung

Rechtsanwalt Alexander Gontard  
Rechtsanwalt Dr. Johann Seehon

#### Verkehrsgesinnung oder Verkehrssinn

Professor Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit  
Dr. Gerhard Munsch

#### Fahrzeug und Straße

Dipl.-Ing. Bernd Fugmann  
Dipl.-Ing. Johannes Halm  
Dipl.-Ing. Rüdiger Linde

#### Sofortmaßnahmen am Unfallort

Hans Dönhöfer  
Dr. Josef Bruno Ehler

#### Praxis des Verkehrsunterrichts

Oberstudienrat Dr. Horst Buhmann  
Konrektor Günther Primas  
Oberlehrer Alfred Sattler  
Studienrat Johann Vicari  
Lehrerin Gertrud Zapf

#### Seminarleitung

Friedhelm Kleinert  
Heinrich Wührer  
Gerhard Mordhorst

#### Die Referenten stellen :

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)  
Allianz-Versicherungs AG  
Bayerisches Rotes Kreuz  
Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus  
Bayerisches Staatsministerium des Innern  
Bayerische Polizeischule Fürstenfeldbruck  
Psychologisch-Medizinische Untersuchungsstelle des TÜV Bayern  
Regierung von Oberbayern

## Der Neubeginn

Nachdem bereits früher der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die finanzielle Unterstützung des Seminar Bayern eingestellt hatte, zogen sich mit Ablauf des Jahres 1982 die Deutsche Verkehrswacht in Bonn und zunächst auch der ADAC aus der Mitfinanzierung zurück. Das Seminar wurde mit Protokoll vom 2. November 1982 in die staatliche Trägerschaft übernommen. Es erhielt nun den Namen **Seminar Bayern für Verkehrserziehung und Unfallverhütung** und war jetzt eine der damaligen Abteilung III zugeordnete „Einrichtung des Bayerischen Kultusministeriums“. Für die Mitfinanzierung konnte der Bayerische Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) gewonnen werden. Die Verwaltung dieser Mittel übernahm die Landesverkehrswacht. Diese bezahlte auch die Halbtagssekretärin, erhielt aber die anfallenden Personalkosten vom GUVV zurückerstattet. Der ADAC beteiligte sich dann doch noch einige Jahre an der Finanzierung, aber nur mit einem relativ geringfügigen Beitrag. Seit einigen Jahren erfolgt die Finanzierung jedoch ausschließlich vom Freistaat und vom GUVV.

Als Leiter des Seminars wurde ab 18.12.1982 zunächst der damalige Rektor der Hauptschule Olching, Peter Heckel abgeordnet. Ein Jahr später wird er definitiv zum Institutsrektor ernannt. Die Lehrgänge im Jahr 1983 werden noch in Grünwald abgehalten. Ab 1. Januar 1984 ist der Sitz des Seminars das Evangelische Freizeithaus – das Tagungszentrum der Evangelisch-Lutherischen Kirchengemeinde - in Grafrath. Im Jahr wurden – abgesehen von einzelnen Sonderlehrgängen - durchschnittlich 22 Lehrgänge für Lehrer angeboten. Nachdem die Leitung des Seminars nun in der Hand eines ausgewiesenen Schulfachmanns lag, konnten die schon etwas antiquierten Lehrgangsprogramme erneuert und den Bedürfnissen der Praxis noch besser als bisher schon angepasst werden.

Leider fielen die Lehrgänge für die Kindergärtnerinnen fort, da die Aus- und Weiterbildung der Kindergärtnerinnen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kultusministeriums sondern des Sozialministeriums sowie der einschlägigen Verbände fällt. Dafür gelang es dem neuen Seminarlei-

ter, Grund- und Fortbildungslehrgänge für Verkehrserzieher der Polizei, Lehrgänge zur Ausbildung künftiger Förderlehrer am Staatsinstitut in Bayreuth sowie deren Fortbildung in Grafrath in das Programm mit aufzunehmen. Dank seines hervorragenden fachlichen Rufs kamen zudem immer wieder Gäste aus dem In- und Ausland nach Grafrath, um sich über die Arbeit des Seminars zu informieren. Zudem waren Peter Heckel als Seminarleiter und seine Mitarbeiter auch gefragte Referenten bei internationalen Kongressen, bei der Übernahme der Patenschaft zur Lehrerfortbildung in Südtirol, im Schulfernsehen und im Rahmen eines Lehrauftrags für Verkehrspädagogik an der Ludwig-Maximilian-Universität München sowie im Fachbereich Polizei der Beamtenfachhochschule.

Im Übrigen fiel in die Zeit in Grafrath 1995 auch die Neufassung der Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule. An dieser Überarbeitung der Fassung der KMK-Empfehlungen von 1972 war Bayern – und hier auch das Seminar Bayern - maßgeblich beteiligt (siehe Anlage 3).

### Die letzte Veränderung

In der Zeit von 1983 bis 2001 sind erst noch in Grünwald, dann in Grafrath rund 10.000 Lehrkräfte sowie Verkehrserzieher der Polizei fortgebildet worden. Als Ende 2001 feststand, dass das Grafrather Tagungszentrum abgerissen und an eine Wohnbaugesellschaft verkauft wird, wurde der Sitz des Seminars nach Dillingen verlegt. Es hat dort weiterhin den Status einer eigenen Fortbildungsinstitution als Einrichtung des Kultusministeriums, nun aber unter dem Dach der Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung. Außerdem ändert sich erneut sein Name. Nunmehr heißt es **Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung**. Zum gleichen Zeitpunkt gab es auch einen Wechsel in der Leitung. Institutsrektor Peter Heckel ging in Pension. Die Leitung des Seminars übernahm nun Institutsrektor Markus Wörle. An die Stelle der inzwischen „zu teuer“ gewordenen Fünf-Tages-Lehrgänge für Lehrer treten Lehrgänge für Multiplikatoren, für Fachberater, für Schulleiter und solche zu speziellen Themen. Die Weiterbildung der Lehrer erfolgt nun nicht mehr zentral im Seminar sondern auf regionaler Ebene. Außerdem wird neu intensiv Grundlagen- und Entwicklungsarbeit betrieben. Wörle bildet dazu das so genannte Referententeam, in dem Vertreter aller Schulgattungen neue Konzepte erarbeiten. Als Beispiel sei nur die neue Form der kompetenzorientierten Verkehrserziehung genannt. Diese Arbeiten haben Erfolg. Wörle selber wirkt in zahlreichen nationalen Gremien auch außerhalb Bayerns mit, so dass er so etwas wie der deutsche „Verkehrssicherheitspapst“ wird.

Daneben hält das Seminar seit 2005 in zweijährigem Abstand den „Dillinger Tag der Verkehrs- und Sicherheitserziehung“ ab. Er informiert interessierten Kreisen über die Arbeit des Seminars. So wurden z.B. im dritten Tag am 17.7.2009 innovative und zukunftsfähige Impulse für eine kompetenzorientierte Verkehrs- und Sicherheitserziehung an Bayerns Schulen vorgestellt.

Im Sommer des Jahres 2009 übernimmt Markus Wörle in der Akademie eine neue Aufgabe im Bereich der Führungskräftebildung. Er übergibt die Leitung an Stephan Poss, der nun das Seminar Bayern in die nächsten Jahre führen wird.

Anlage 1: Die Einführung des Verkehrsunterrichts durch das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus

ENTSCHLIEßUNG  
 ÜBER DIE VERKEHRSERZIEHUNG IN DEN SCHULEN  
 vom 10. Januar 1964 Nr. IV 115 250

An die  
 Volksschulen, Berufsschulen, Mittelschulen, Handelsschulen,  
 Wirtschaftsaufbauschulen und Höheren Schulen

1. Auf Grund des Beschlusses des Bayerischen Landtags vom 15. Juni 1955 ist der Verkehrsunterricht an allen bayerischen Schulen als Lehrgegenstand eingeführt worden: Verkehrsunterricht und Verkehrserziehung sind als Unterrichtsgegenstand und erzieherische Aufgabe bei allen sich bietenden Gelegenheiten wahrzunehmen.
2. Vom Februar 1964 ab ist, unabhängig von der ständigen Aufgabe nach Ziffer 1 dieser Entschließung, in allen Klassen der Volks-, Berufs- und Mittel-, der Handels- und Wirtschaftsaufbauschulen, sowie in den Klassen 1 bis 6 der Höheren Schulen eine feste Unterrichtszeit ausschließlich dem planmäßigen Verkehrsunterricht einzuräumen, und zwar während eines Schuljahres

in den Volksschulen: je 8 Unterrichtsstunden  
 in allen Klassen

in den Berufsschulen:  
 1. und 2. Berufsschuljahr je 4 Unterrichtsstunden  
 3. Berufsschuljahr 3 Unterrichtsstunden

in den Mittel-, Handels- und Wirtschaftsaufbauschulen:  
 1. und 2. Klasse je 6 Unterrichtsstunden  
 3. und 4. Klasse je 4 Unterrichtsstunden

in den Höheren Schulen:  
 1. bis 4. Klasse je 6 Unterrichtsstunden  
 5. und 6. Klasse je 4 Unterrichtsstunden

In den 7. bis 9. Klassen wird die Verkehrserziehung als Unterrichtsgegenstand weiterbehandelt ( vgl. Ziffer 1 dieser Entschließung ).

Von diesen Unterrichtsstunden ist wenigstens eine Stunde in den ersten beiden Wochen des Schuljahres durchzuführen, um vor allem die Schulanfänger und die neuen Schüler jeder Schule auch auf die besonderen Gefahren ihres Schulweges aufmerksam zu machen. Die übrigen Stunden für den Verkehrsunterricht sollen möglichst vor größeren Schulwanderungen oder jeweils vor Beginn der Ferien eingefügt werden.

3. Die Direktoren und Leiter der Schulen sind dafür verantwortlich, daß der Verkehrsunterricht durchgeführt wird. In den Volksschulen obliegt es dem Klassenlehrer, den Verkehrsunterricht in den Unterricht seiner Klasse einzufügen. In den Berufsschulen, Mittelschulen, Handelsschulen, Wirtschaftsaufbauschulen und Höheren Schulen bestimmen die Direktoren, an Stelle welcher Fachstunden jeweils der Verkehrsunterricht zu treten hat.

4. Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, daß an Höheren Schulen und Mittelschulen sowie an größeren Berufsschulen ein geeigneter Lehrer beauftragt wird, sich des Verkehrsunterrichts und der Verkehrserziehung besonders anzunehmen.  
Soweit im Verkehrsunterricht Beamte der Verkehrspolizei oder andere geeignete Personen mitwirken, muß eine Lehrkraft der Schule anwesend sein.
5. Verkehrsunterricht und Verkehrserziehung sind Veranstaltungen der Schule, auch wenn sie außerhalb des Schulgrundstückes durchgeführt werden.
6. In den Volksschulen ist dem Verkehrsunterricht bis auf weiteres der Stoffplan in Anlage 7 zum Bildungsplan zugrunde zu legen. Für die Berufsschulen, Mittelschulen, Handelsschulen, Wirtschaftsaufbauschulen und Höheren Schulen gelten die nachstehend abgedruckten Lehrpläne für den Verkehrsunterricht.
7. Mit Wirkung vom 1. Februar 1964 treten außer Kraft:
  - a) EntschlieÙung über Verkehrserziehung an den Berufsschulen vom 9.8.1955 (BayBSVK S. 1590 );
  - b) EntschlieÙung über Verkehrserziehung an den Höheren Schulen und Mittelschulen vom 30.10.1955 (BayBSVK S. 1858 ).

Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus  
KMB1.1964, S.50 Prof. Dr. Theodor M a u n z

## LEHRPLÄNE FÜR DEN VERKEHRSUNTERRICHT

### I. Aufgabe und Ziel

1. Der Verkehrsunterricht umfaßt drei Aufgaben:
  - a) Die V e r k e h r s e r z i e h u n g ist Bestandteil der Gemeinschaftserziehung und der Charakterbildung. Sie ist nicht auf den Verkehrsunterricht beschränkt; ihr dient der gesamte Unterricht, indem er alle sich bietenden Gelegenheiten wahrnimmt.
  - b) Die V e r k e h r s k u n d e vermittelt die notwendige Kenntnis der einschlägigen Gesetze und Verordnungen und schafft die Voraussetzungen für verkehrsgerechtes Verhalten.
  - c) V e r k e h r s ü b u n g e n bieten die Möglichkeit, das erworbene Wissen in lebenspraktischer Anwendung zu sichern und durch Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer den Verkehrssinn der Schüler zu entwickeln.

2. Der junge Mensch soll sich durch den Verkehrsunterricht das Verständnis für ein verkehrsrichtiges und verkehrsgewandtes Verhalten aneignen und erkennen, daß die Probleme des modernen Verkehrs für die Gesellschaft und für jeden einzelnen zu einer Lebensfrage geworden sind.

## II. Didaktische und methodische Hinweise

1. Der Verkehrsunterricht geht in der Regel von praktischen Verkehrsproblemen aus. Dabei sollen möglichst die Beobachtungen, Erfahrungen und Ansichten der Schüler herangezogen und ausgewertet werden.
2. Bei der Auswahl der Unterrichtsthemen berücksichtigt der Verkehrsunterricht die geistige und charakterliche Reife der Schüler, baut auf vorhandene Kenntnisse auf und trägt den örtlichen Verkehrsverhältnissen Rechnung.

Grundsätzlich sind die in den Lehrplänen für die einzelnen Klassen angegebenen Sachgebiete als verbindlich anzusehen.

3. Durch moderne Unterrichtsmittel, z.B. Bildreihen, Filme, Schulfunksendungen, kann der Verkehrsunterricht anschaulich und zeitnah gestaltet werden. Arbeits- und Prüfungsbogen für Verkehrserziehung dienen zur Überprüfung der Kenntnisse der Schüler.
4. Querverbindungen zu anderen Unterrichtsfächern beleben und vertiefen den Verkehrsunterricht. Darüber hinaus tragen alle Unterrichtsfächer zur Verkehrserziehung bei.
5. Unterrichtsgänge und Schülerwanderungen bieten Möglichkeiten zu Verkehrsübungen. Das erworbene Wissen des Schülers findet in der Tätigkeit des Verkehrsordners, des Schülerlotsen und bei der Durchführung von Rad- und Mopedfahrerprüfungen lebenspraktische Anwendung.
6. Die Verkehrserziehung in der Schule wird um so mehr zum Erfolg führen, als es gelingt, die Erziehungsberechtigten, die örtlichen Polizeidienststellen, die Verkehrswacht, die Jugendliga für Verkehrssicherheit und andere an der Sicherheit im Straßenverkehr interessierte Stellen zur Mitarbeit zu gewinnen.

**Anlage 2: Schriftenreihe „Jugendverkehrserziehung“**

- Heft 1: A. Huth  
Der junge Mensch als Träger des Verkehrsgeschehens im Blickwinkel der pädagogischen Psychologie
- Heft 2: E. Keitel  
Verkehrserziehung und Verkehrsunterricht, eine verantwortungsvolle Aufgabe der Schule in unserer Zeit
- Heft 3: H. Huber  
Verkehrserziehung als Unterrichtsprinzip und als planmäßiger Verkehrsunterricht
- Heft 4: S. Pallmann  
Kritische Stellungnahme zum Angebot von Lehr- und Arbeitsmitteln für die Verkehrserziehung in der Schule
- Heft 5: S. Kopp  
Mensch – Verkehrsraum – Technik, ein Problem unserer Tage
- Heft 6: M. Danner, J. Halm  
Physik im Straßenverkehr
- Heft 7: G. Munsch, B.v. Hebenstreit  
Wege zur Bildung des Verkehrssinns
- Heft 8: J.B.Ehler, H. Dönhöfer  
Sofortmassnahmen am Unfallort
- Heft 9: ADAC-Jugend-Fahrradturnier „Wer ist Meister auf zwei Rädern?“ – Bauanleitung und Turnierordnung
- Heft 10: F. Schneider  
Verkehrserziehung als Sozialerziehung
- Heft 11: Das Konzept des Lehrerseminars Süd (ADAC)
- Bildungsplan für Verkehrserziehung im Kleinkinderalter
  - Lehrplan für die Verkehrserziehung in der Schule
- Heft 12: ADAC-Jugend-Mopedturnier „Mofa-Moped-Meister“ – Bauanleitung und Turnierordnung

**Anlage 3:****Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule****Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus vom 8. September 1995 Nr. IV/2-O 7201-4/142 945**

Nachstehend wird von der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland beschlossene Neufassung der Empfehlung zur Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule bekannt gemacht:

**Empfehlung zur Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule****Vorbemerkung**

Verkehrserziehung ist der Schule als Teil ihres Unterrichts- und Erziehungsauftrags zugewiesen.

Die Ausweitung und Verdichtung des Straßenverkehrs hat sich zu einem zentralen gesellschaftlichen Problembereich entwickelt, der das alltägliche Leben und das Verhalten der Menschen immer stärker beeinflusst. **Mobilität** im Straßenverkehr ist mit hohen **Unfallzahlen** und zunehmender **Aggressivität** von Verkehrsteilnehmern ebenso verbunden wie mit **Luftschadstoffen**, **Lärm** und wachsendem **Flächenverbrauch**.

Für generelles Umdenken und zur Entwicklung von Alternativen sind Einstellungen und Verhaltensweisen erforderlich, die auch das schulische Lernen betreffen. Die Kultusministerkonferenz hat daher ihre „Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule“ aus dem Jahre 1972 neu akzentuiert.

**1. Aufgaben und Ziele**

Schülerinnen und Schüler nehmen – mit zunehmenden Alter um so intensiver und differenzierter – am Verkehrsgeschehen teil. Die Schule **muss** es sich daher zur Aufgabe machen,

**verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln**  
und die für  
**reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit**  
erforderlichen **Fähigkeiten** und **Haltungen** zu fördern.

Verkehrs- und Sicherheitserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schüler auf ihre Anpassung auf bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch

**die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein.**

Verkehrs- und Sicherheitserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur

**Sicherheitserziehung,**  
**Sozialerziehung,**  
**Umwelterziehung** und  
**Gesundheitserziehung.**

## Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheitserziehung

Sicherheitserziehung umfasst alle pädagogischen Maßnahmen, die Kinder und Jugendliche in die Lage versetzen, mit **Gefahren in ihrer Lebensumwelt** und sich für die **Unfallverhütung** einzusetzen.

**Aufgabe** der schulischen Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung ist es daher, Schülerinnen und Schüler alle jene **Qualifikationen** zu vermitteln, die für ein **sicherheitsbewusstes Verhalten** im Straßenverkehr benötigen.

Um **sicherheitsbewusst** handeln zu können, müssen Schülerinnen und Schüler **motiviert** und befähigt werden,

Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen und zu beurteilen,  
zu bewältigen oder zu meiden,  
für deren Beseitigung zu sorgen sowie sich nach  
Verkehrsunfällen angemessen zu verhalten.

Dies geschieht u.a. durch

Erwerb von Erfahrungen in Übungssituationen,  
Anwendung von Regeln,  
Förderung von Psychomotorik  
und des Reaktionsvermögens sowie durch den Aufbau eines  
flexiblen, situationsbedingten und vorausschauenden Verhaltens.

## Verkehrserziehung als Beitrag zur Sozialerziehung

Schülerinnen und Schüler erleben häufig das vermeintliche **Recht des Stärkeren** im Verkehr, rücksichtsloses und aggressives Verhalten auf der Straße und die Dominanz motorisierter Verkehrsteilnehmer. Die Schülerinnen und Schüler sollen die Teilnahme im Straßenverkehr jedoch als ein auf

**Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln verstehen lernen,**

Soziales Miteinander kann nicht auf das **Befolgen von „Verkehrsregeln“** reduziert werden, es erfordert vielmehr

situationsorientiertes flexibles Verhalten,  
Mitverantwortung,  
Rücksichtnahme und  
Verzicht auf Vorrechte sowie die  
Antizipation der Handlungen anderer.

Auch die Kenntnis **psychischer Faktoren** bei der Teilnahme im Straßenverkehr ist wichtig. Die Schülerinnen und Schüler sollen sich u.a. mit

Aggression,  
Stress,  
Raserei,  
Drängelei,  
Regelverletzungen und  
Rücksichtslosigkeit

auseinandersetzen.

**Ziel** der Verkehrserziehung als Sozialerziehung ist es, dass sich Schülerinnen und Schüler mitverantwortlich und rücksichtsvoll

verhalten und auf diese Weise auch zu einer **Humanisierung** des Straßenverkehrs beitragen.

## Verkehrserziehung als Beitrag zur Umwelterziehung

Wegen der Bedeutung der Umweltfragen und eines veränderten Umweltbewusstseins bei Schülerinnen und Schülern **muss** die Schule die Thematik „Umwelt und Verkehr“ aufgreifen. Die Schülerinnen und Schüler sollen verschiedene Faktoren von **Umweltbelastungen** und **-zerstörungen durch den Verkehr** kennen, sie sollen mit dem eigenen Verhalten und dem der Erwachsenen als Verkehrsteilnehmer kritisch auseinandersetzen und Alternativen zum bestehenden Verkehrsverhalten und zur Verkehrsgestaltung entwickeln. Dies bedeutet

- z.B. begründete Entscheidungen bei der Wahl der Verkehrsmittel zu treffen,
- umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen,
- konkrete Vorschläge zur Gestaltung der Verkehrssituation im unmittelbaren Wohn- und Schulumfeld zu machen
- und Fragen der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik zu erörtern.

## Verkehrserziehung als Beitrag zur Gesundheitserziehung

Gesundheitserziehung zielt generell auf eine gesundheitsbewusste Lebensführung von Schülerinnen und Schülern. Teilbereichen ergeben sich Berührungspunkte zwischen Gesundheitserziehung und Verkehrserziehung, z.B.

- Lärm- und Stressvermeidung im Straßenverkehr,
- Stressbewältigung
- Schulweg ohne Auto oder
- Radfahren als Bewegungstraining.

## 2. Schulstufenspezifische Schwerpunkte, Methoden und Umfang

Verkehrserziehung als schulische Aufgabe erfordert, in allen Schulstufen und –arten Themen aus dem Gegenstandsbereich Verkehr in die Lehrpläne aufzunehmen; dafür kommen zahlreiche Unterrichtsfächer in Betracht. Über den Fachunterricht hinaus sollen weitere Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation (z.B. Projekte) praktiziert werden, um fächerübergreifende Lerninhalte der Verkehrserziehung zu vermitteln.

### Primarbereich

Im Primarbereich ist Verkehrserziehung weitgehend durch personale Beziehungen und die unmittelbare Verkehrsumgebung der Schülerinnen und Schüler bestimmt.

Der inhaltliche Rahmen wird durch die Anforderungen umrissen, die an die Schülerinnen und Schüler als

- Fußgänger und Radfahrer,
- bei der Benutzung des Schulbusses und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie
- als Mitfahrer im privaten Personenkraftwagen

gestellt werden.

Die Grundlage im Primarbereich ist eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das

- Bewegungs-,
- Wahrnehmungs-,
- Anpassungs- und
- Reaktionsvermögen fördert.

Am Schulanfang steht ein Schulwegtraining, bei dem Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Lehrern und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung im Primarbereich ist die Radfahrausbildung.

Neben dem Unterricht in der Klasse – besonders im Sachunterricht und im Sport – sind u.a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation möglich:

- Übungen zur Wahrnehmung und Motorik,
- Verkehrsbeobachtung,
- Besichtigung und Erkundung,
- Besuch von / bei Fachleuten,
- Fahrradparcours,
- Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Lernorte sind folglich

- Klassenraum,
- Sportstätten,
- Schulhof,
- Jugendverkehrsschule und

besonders auch die realen Verkehrssituationen im Umfeld von Schule und Wohnung.

Die Verkehrserziehung im Primarbereich benötigt die Zusammenarbeit mit Eltern und Polizei.

In der Jahrgangsstufe 1 und 4 sollen etwa 20 Stunden im Jahr, in den Jahrgangsstufen 2 und 3 etwa 10 Stunden im Jahr vorgesehen werden.

## Sekundarbereich I

Im Sekundarbereich I wendet sich die Verkehrserziehung an Schülerinnen und Schüler in einer Alterstufe, in der die Lebensgestaltung in erheblichem Umfang von der Teilnahme im Straßenverkehr geprägt ist. Sie nehmen häufig über weitere Entfernungen am Verkehr teil;

die Wahl der Verkehrsmittel wird zunehmend differenzierter. Eine entwicklungsbedingte Neigung zu **Regelverletzungen** und **riskanten Verhaltenweisen** zeigt sich auch im Straßenverkehr. Bei Kindern und Jugendlichen wächst auch zugleich das Interesse an

- sozialen,
- ökologischen,
- ökonomischen und
- technischen Problemen.

Der inhaltliche Rahmen wird durch Themen umrissen, die auf ein

- sicheres und verantwortungsbewusstes Rad- und Mofafahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen,
- auf eine möglichst rational geleitete Auswahl der Verkehrsmittel und –wege,
- auf die für die Teilnahme im Verkehr notwendigen
  - rechtlichen,
  - medizinischen,
  - psychologischen und
  - technischen Kenntnisse und
- auf Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen zielen.

Die Schule, deren Unterricht in dieser Alterstufe überwiegend fachlich strukturiert ist, muss in der Verkehrserziehung auch fachübergreifende Aufgabenstellungen anbieten.

Neben dem Fachunterricht kommen deshalb u.a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation in Betracht:

- fächerübergreifendes Projekt,
- Projekttag und –woche,
- Jahresarbeit,
- Planung und Durchführung einer Fahrt,

Lehrgang,  
 Erkundung,  
 Expertenbefragung,  
 Wettbewerb,  
 Schülerlotsendienst,  
 Partnerschaft z.B. mit Seniorenheim/Behinderteneinrichtung.

Lernorte sind neben dem Klassen- und Fachraum z.B. auch der  
 Öffentlicher Verkehrsraum,  
 Verkehrsgericht,  
 Polizeirevier,  
 Verkehrsbetrieb oder  
 Gemeinderat.

In den Jahrgangstufen 5 und 9 sollen etwa 20 Stunden im Jahr, in den Jahrgangsstufen 6,7,8 und 10 etwa je 10 Stunden im Jahr vorgesehen werden.

## Sekundarbereich II

Im Sekundarbereich II richtet sich die Verkehrserziehung an Jugendliche und junge Erwachsene, von denen viele neben dem Fahrrad auch ein motorisiertes Fahrzeug benutzen.

Fahrten mehrerer Personen in einem Personenwagen gehören verbreitet zum Gemeinschaftsleben dieser Alterstufe, die generell die Verkehrsteilnahme als Teil einer individuellen freien Lebensgestaltung sieht.

Der inhaltliche Rahmen wird durch Themen bestimmt, die über ein vertieftes Verständnis für verkehrswissenschaftliche Fragestellungen den Jugendlichen und jungen Erwachsenen helfen,

**eigenverantwortlich,**  
**umweltbewusst** und  
**sicherheitsbewusst**

am Straßenverkehr teilzunehmen. Dazu eignen sich u.a. folgende Fragestellungen und Themen:

<b>pyhsikalisch-technische</b>	Brems- und Anhalteweg, Fliehkräfte
	Aquaplaning,
<b>verkehrsmedizinische</b>	Alkohol, Drogen
<b>psychologische</b>	Aggressionen Imponiergehabe
<b>ökologische</b>	Schadstoffe Tempolimit
<b>ökonomische</b>	Güterverkehr Transportmittel
<b>rechtliche</b>	Haftung (Betriebs- und Gefährdungshaftung) Versicherung

**philosophische** Verantwortung  
Leben.

In allen beruflichen Schulen sind Verkehrserziehung und Unfallverhütung Bestandteil der allgemeinen Erziehung zur Arbeitssicherheit.

Neben dem Fachunterricht bieten sich u.a. folgende Formen der Lern- und Unterrichtsorganisationen an:

Projekt  
Studienfahrt  
Wettbewerb.

Lernorte sind neben dem Klassen- und Fachraum z.B. auch

Beratungsstellen,  
wissenschaftliche Labore,  
Werkstätten,  
Gerichte  
Polizeidienststellen,  
Reha-Kliniken und  
Verkehrsübungsplätze.

### 3. Lehrerausbildung und Lehrerfortbildung

Qualifizierter Unterricht in Verkehrserziehung erfordert die Aufnahme entsprechender Inhalte in die Lehrerausbildung. Im Lauf ihrer Ausbildung sollen die Lehramtsstudierenden die Möglichkeit erhalten, an mindestens einer verkehrspädagogischen Veranstaltung teilzunehmen. Im Vorbereitungsdienst sind Themen der Verkehrserziehung verpflichtend zu behandeln. Verkehrserziehung kann insoweit Gegenstand der Zweiten Staatsprüfung sein.

Lehrerfortbildung hat vorrangig die Aufgabe, das Verständnis für den **integrativen Ansatz** der Verkehrserziehung im Sinne von

**Sicherheits-,  
Sozial-,  
Umwelt- und  
Gesundheitserziehung**

zu vermitteln,

**neue Erkenntnisse und Entwicklungen** vorzustellen und  
**geeignete Methoden und Formen**

der Lern- und Unterrichtsorganisation für die Verkehrserziehung aufzuzeigen.

Zentrale Fortbildungsseminare richten sich primär an jene Lehrerinnen und Lehrer, die als Multiplikatoren (Fachberater, Verkehrserziehungsbeauftragte an Schulen) in der regionalen Lehrerfortbildung tätig sind und die ihrerseits Lehrerinnen und Lehrer in allen Schularten erreichen.

Ferner werden **Schulaufsichtsbeamte,  
Schulleiter** und  
**Klassenlehrer**

mit **Aufgaben und Zielen** der Verkehrserziehung sowie mit

**Methoden und Formen** der Lern- und Unterrichtsorganisation vertraut gemacht.

### 4. Zusammenarbeit der Schule mit außerschulischen Einrichtungen

Zur Ausgestaltung der Verkehrserziehung bieten außerschulische Einrichtungen (z.B. Behörden, Verbände, Vereine und Firmen), die größtenteils im **Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)** zusammengeschlossen sind, Hilfen an.

Mit der **Deutschen Verkehrswacht** und ihren Untergliederungen besteht eine enge Zusammenarbeit ( **Schülerlotsen, Unterhaltung von Verkehrsschulen, Herausgabe von Unterrichtsmaterialien**).

**Unfallhilfsdienste** vermitteln Kurse in **Erster Hilfe** und zu Sofortmaßnahmen bei Unfällen.

Die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei bezieht sich in der Regel auf die

Schwerpunkte

**Schulwegplanung,**  
**Schulwegsicherheit,**  
**Radfahrausbildung** und die  
**Ausbildung von Schülerlotsen.**

Sie erstreckt sich darüber hinaus auf verkehrspolitische Beratung bei Unterrichtsvorhaben und auf die Zusammenarbeit von Fachberatern; sie ist in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen.

**Anlage 4: Für die Verkehrserziehung in Bayern maßgebliche Persönlichkeiten in den zuständigen Ministerien**

<b>Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus</b>	<b>Bayerisches Staatsministerium des Innern (Referat I C 4)</b>
Anton Kurzka Ernst Keitel Dr. Otto Schmaderer (Mitte 70er- 1988) Dr. Werner Schrom (1988-1992/1993) Dr. Helmut Wittmann (1992/1993-1995) Horst Hartwig (1995-2008) Anne Blank (2008-2009) Maria Wilhelm (ab 2010)	Dr. Willy Stoll Dr. Hans Schmidkonz Dr. Wolfgang Bouska ( - 1998) Walter Blümel ( 1998-2007) Maria Els (ab 2007)  sowie ab 1994 mit allen Fragen der Verkehrserziehung befasst: Hubert Schröder

## Nachwort

Der vorliegende historische Überblick entstand auf Anregung von Frau Regierungsdirektor Anne Blank, die zum Zeitpunkt des Auftrags für die Verkehrserziehung im Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus zuständig war. Sie bat mich mit der Zusammenstellung, weil ich von der ersten Stunde an im Seminar Süd – später Seminar Bayern – mitgearbeitet habe. Unterstützung bei der Datensammlung erhielt ich von Herrn Peter Heckel (früherer Leiter des Seminars), Stefan Poss (heutiger Seminarleiter), Hubert Schröder (bayerisches Staatsministerium des Inneren), und Ministerialrat a.D. Dr. Helmut Wittmann (früher bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus) sowie Frau Kruschke, Mitarbeiterin von Frau Blank. Ihnen allen herzlichen Dank für Unterstützung bei den Recherchen.

München, den 20. Mai 2010

Prof. Dr. Dr. Benedikt v. Hebenstreit