# Verkehrserziehung in den Schulen durch die Kantonspolizei

Autor(en): **Eberhard, Dominik**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-893000

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Verkehrserziehung in den Schulen durch die Kantonspolizei

Dominik Eberhard, St.Gallen

Der Strassenverkehr hat im laufenden Jahrhundert in verschiedener Hinsicht (Fahrzeuge, Strecken, Dichte, Unfälle usw.) eine gewaltige Entwicklung durchgemacht. Sahen sich schon die Obrigkeiten im letzten Jahrhundert genötigt, für den damaligen, noch nicht motorisierten Verkehr Regelungen bezüglich Fahrzeuggestaltung und Fahrzeugausrüstung wie auch Verhalten der Strassenbenützer zu erlassen, so wurde dies um so notwendiger mit der Ära der Motorfahrzeuge. Interkantonale Konkordate am Anfang dieses Jahrhunderts brachten minimale Regelungen. 1932 trat das erste Eidgenössische Gesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Kraft; 1958 folgte das noch weitergehende Strassenverkehrsgesetz (SVG).

Bei allen diesen Regelungen, und bei jeder neuen um so eindringlicher, stellte sich das Problem der Umsetzung in die Praxis. Für die Motorfahrzeuge und ihre Führer war das relativ einfach: Man schrieb amtliche Prüfungen von Fahrzeug und Führer vor. Aber wo sollen Radfahrer und insbesondere Fussgänger die Verkehrsregeln lernen? Je intensiver der Verkehr wurde, je grösser die Unfallgefahren sich zeigten, desto mehr erkannte man, dass man sich nicht mehr darauf verlassen konnte, dass der Bürger neue Regelungen automatisch aufnahm, adaptierte und auf seinen «Kanälen» (vor allem in der Familie und bei der Kindererziehung) weitergab oder weitergeben konnte.

## Beginn der Verkehrserziehung

Die ersten, die das merkten, waren insbesondere Polizeibeamte, die mit dem Verkehrsgeschehen und Verkehrsunfällen hautnah in Berührung kamen, aber auch

**Binnen einer Generation hat sich die Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule durchgesetzt und lässt sich nicht mehr wegdenken. Bild: Hansruedi Rohrer, Buchs.**

Verkehrsverbände und andere Organisationen mit naher Beziehung zum Strassenverkehr. So hielten Angehörige des st.gallischen Kantonspolizeikorps schon während der Jahre des Zweiten Weltkrieges entsprechende Instruktionen, und bereits ab Ende des Zweiten Weltkrieges erteilten stationierte Polizeibeamte in verschiedenen Ortschaften Schülern Verkehrsunterricht in Theorie und Praxis. Ab Mitte der fünfziger Jahre beauftragte dann das Polizeikommando einen Polizeibeamten aus St.Gallen mit Verkehrsinstruktionen in den Schulen auf dem Land, allerdings nur neben einem nicht vollen Arbeitspensum im Innendienst. Er befasste sich vor allem am Beginn neuer Schuljahre mit der Organisation von Schüler-Verkehrspatrouillen, wobei er bezüglich Material und weiterer Logistik starke Unterstützung seitens der kantonalen TCS-Sektion erhielt.

## Verkehrserziehung in den Lehrplänen

Das Problem der Verkehrssicherheit für Schüler beschäftigte aber nicht nur die Polizei, auch die Schulbehörden aller Stufen und die Lehrerschaft waren damit stark konfrontiert. Ein Ergebnis der Bemühungen der Polizei war unter anderem die Erkenntnis, dass Verkehrserziehung auch Aufgabe der Schule sei. Deshalb fand die Verkehrserziehung ihren Niederschlag in den Lehrplänen für die Primar- und Sekundarschulen vom 14. Juli 1958 des kantonalen Erziehungsdepartementes. Diese verpflichteten die Lehrer, die Schüler auf die Gefahren des Strassenverkehrs aufmerksam zu machen, sie eindringlich zu richtigem Verhalten auf der Strasse anzuleiten und wöchentlich einmal eine Verkehrsunterweisung von viertelstündiger Dauer vorzunehmen. Zudem sollte an Schulorten, welche dem Verkehr stark ausgesetzt sind, in der Regel alle zwei Jahre eine Instruktion durch die Polizei erfolgen.

Die Umsetzung dieser Weisungen erbrachte sowohl für die Schule als auch für die Polizei Probleme, deren Lösung Jahre erforderte. Zum einen war zum Beispiel nicht jede Lehrkraft auch schon Verkehrsfachmann, zum anderen lag nicht jedem Polizeibeamten die schulmässige Instruktion im Blut. Im schulischen Bereich musste der neue Lehrstoff Eingang finden in die Lehreraus- und Weiterbildung, bei der Polizei stellte sich ebenfalls das Problem der entsprechenden Ausbildung der geeigneten Leute und vor allem jenes des immer prekären Personalbestandes.

**Zu den Pionieren im Kanton St.Gallen gehörte Bruno Widmer, der auch den Lehrerinnen und Lehrern unserer Region bestens bekannt war.**

## Vollamtliche Instruktoren

Auf Beginn des Schuljahres 1964 konnte dann die Kantonspolizei endlich erstmals einen Polizeimann vollamtlich für den Verkehrsunterricht in Schulen einsetzen. Mit viel Idealismus und mit Projektor und Leinwand reiste er in möglichst alle Primarschulen auf dem Land. Aber im Einmannbetrieb konnten natürlich nur einzelne Schulklassen instruiert werden. Bereits im folgenden Jahr übernahm der inzwischen zur Legende gewordene Bruno Widmer (1927 – 1993) diese Aufgabe, die er im Verlaufe der Jahre ideenreich und tatkräftig ausbaute und der er bis fast zu seiner Pensionierung treu blieb.

Nach seinen Landstationierungen in Ebnat-Kappel (1955 bis 1961) und in Gams (1961 bis 1965) wurde er zum vollamtlichen Verkehrsinstruktor ernannt. Zielstrebig baute er diesen Dienstzweig im Kanton aus und gab auch gesamtschweizerisch bedeutende Impulse. So war er auch Initiant des Schultergürtels für die Kleinen, der inzwischen weit verbreitet ist. Nach seiner Beförderung zum Feldweibel zwang ihn 1987 eine schwere gesundheitliche Störung zur vorzeitigen Aufgabe der Funktion als Verkehrsinstruktor.

Dem Aufbau der Verkehrserziehung setzte aber weiterhin der Personalmangel der Kantonspolizei Grenzen. Den zwei ab 1966 eingesetzten Polizeibeamten war es bis 1970 nur möglich, jeweils die 4.- und 5.-Klässler und die Schüler-Verkehrspatrouillen zu instruieren. Dennoch wurde in diesen Jahren auch die Verkehrserziehung in den Kindergärten eingeführt; diese Aufgabe wurde den stationierten Polizeibeamten überbunden.

Ab Mitte der siebziger Jahre standen der Kantonspolizei erstmals vier Polizeibeamte für die Verkehrserziehung zur Verfügung. Priorität wurde nun auf die Erfassung der Erstklässler und der Kindergärtler als Fussgänger gesetzt; in zweiter Linie – auch zeitlich – erfolgte die Instruktion im Radfahren für die Schüler von der 4. Klasse an aufwärts, erst theoretisch und dann praktisch im fliessenden Strassenverkehr und ergänzend in Verkehrsgärten. In dritter Linie erhielten die Schüler der oberen Klassen zusätzlichen Unterricht im Führen von Mofas. Als ergänzende Aufgabe konnte die Nacherziehung von Schülern im Sekundarschulalter, die Verkehrsregeln grob verletzt hatten, aufgenommen werden.

## Dezentrale Verkehrsinstruktoren heute

Bis in die frühen neunziger Jahre konnte der Bestand an Verkehrsinstruktoren auf acht erhöht werden. Dies ergab die Möglichkeit zu fester Gebietszuteilung mit dezentraler Stationierung der Verkehrsinstruktoren, um die Anfahrtswege zu den Schulen zu verkürzen. Ab 1993 instruieren zwei Beamte in den Regionen Gaster – See – Toggenburg und ab 1994 zwei im Werdenberg und im Sarganserland. Mit acht Mann kann nun Verkehrsinstruktion vom Kindergarten bis zu Real- und Sekundarschulen geboten werden, bei letzteren allerdings nur auf besonderen Wunsch der Schulgemeinden. Die Instruktion in den Kindergärten erfolgt wenn möglich immer noch durch die stationierten Polizeibeamten, sofern sie sich dazu zur Verfügung stellen. Dies geschieht nicht zuletzt darum, um das Vertrauensverhältnis der Kinder zu «ihrem» Polizisten zu fördern. Beruhte die frühere Verkehrsinstruktion vornehmlich auf der direkten Einwirkung des Verkehrsinstruktors auf die Schüler mit Ergänzung durch die Lehrerschaft, so zielt die heutige Verkehrsinstruktion vermehrt auf den Einbezug auch der Eltern, also auf ein Dreieck Polizei – Lehrerschaft – Eltern.