

Schule im Blick ● punkt

Informationen des Landeselternbeirats Baden-Württemberg



Neuwahlen des 15. LEB

- Wer ist wahlberechtigt oder wählbar?

Professor Helmke über effiziente Klassenführung

- Die aktive Lernzeit optimieren

Neue Lehrerstudie

- Jedem Vierten fehlt das Feuer

Wie viel Platz brauchen Kinder im Schulbus?

- Zwischen Federvieh und nacktem Schaf

Kritik an Fächerverbänden für Hauptschüler

- Eintopf auf dem Stundenplan

Gruppeneffekte bei der Grundschulempfehlung

- Schlechte Karten in guten Klassen

Der LEB zum Organisationserlass

- Gute Bildung braucht endlich mehr Geld

4 Seiten Hochschule aktuell

Inhaltsverzeichnis

Gute Bildung braucht endlich mehr Geld	3	Keine Auswirkungen bekannt	19
Frühzeitige Hilfe statt schärferer Strafen.	4	Leserbrief	19
Sozialarbeit ist härter als Knast	7	Mehr Bildung statt Betreuung	20
Die aktive Lernzeit optimieren	7	Schlechte Karten in guten Klassen	21
Einladung zur Wahl des 15. Landeselternbeirats.	10	Eintopf auf dem Stundenplan	22
Wer ist wahlberechtigt oder wählbar?	10	Jedem Vierten fehlt das Feuer	23
Der Landeselternbeirat	11		
Mehr Orientierung im Noten-Dschungel.	12	Hochschule aktuell	
Ministerium sieht Zukunft der Profile gesichert	16	Reich an Geschichte und voller Zukunft.	24
Zwischen Federvieh und nacktem Schaf	17	Kein Recht auf Masterstudium für angehende Lehrer	27



Christiane Staab,
Vorsitzende des Landeselternbeirats

Liebe Leserinnen und Leser,

„Wie viel Eltern hätten S' denn gern?“

Auch im LEB-Wahljahr 2008 wird der LEB nicht müde, für die bessere Akzeptanz von Eltern im Rahmen der Erziehungspartnerschaft zu kämpfen. Die Erziehungspartnerschaft zwischen Elternhaus und Schule wird meines Erachtens immer mehr durch Bedürfnisse seitens der Schule oder der Politik definiert. Mit Sorge beobachte ich, dass die Rolle, die Eltern bei der Erziehung ihrer Kinder einnehmen sollen, zunehmend den Vorstellungen von Außenstehenden angepasst werden soll und dabei weniger das Kind als Zentrum der Anstrengungen gilt.

Eltern sollen in der Schule mitarbeiten: Essensausgabe, Lesespaten, Feste gestalten, Ausflugsbegleitung, Wände streichen ... Wollen sie dann aber über neue pädagogische Konzepte für ihre Kinder mitreden, dann sind sie unerwünscht. Viele Dinge gibt es nur noch an Schulen, wenn die Eltern über den Förderverein dafür bezahlen. Während die elterlichen Fähigkeiten (unterstützend, motivierend, bildungsfern, desinteressiert) durch die Schule bemessen und gewertet werden, wird ihnen jedes Recht abgesprochen, die Schule bemessen und werten zu dürfen. Ihre Hilfe zur Entlastung der Lehrer ist immer willkommen. Aber Eltern, die sich um den zukünftigen Bildungsweg ihrer Kinder sorgen und diesen mitgestalten wollen, gelten als

nicht kompetente Einmischer in Schulangelegenheiten. Eltern, die für ihr Kind mehr wollen, als von der Schule vorgesehen, gelten als ehrgeizige Überforderer. Eltern, die für ihr Kind weniger wollen, sind am Kindeswohl nicht interessiert.

Eltern sind wunderbar, um die U-Deklination in Latein zu wiederholen oder das Wurzelziehen daheim zu erklären. Ihnen wird aber die Fähigkeit abgesprochen, einen Fragebogen über die Unterrichtsgestaltung, die Hausaufgabenmenge und die Lernfreude ihrer Kinder auszufüllen.

Artikel 6 des Grundgesetzes spricht ausschließlich den Eltern eines Kindes das Recht auf dessen Erziehung zu. In dieses Recht darf nur in Ausnahmefällen eingegriffen werden und auch dann ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Die Schule darf dies tun. Sie hat einen eigenständigen Erziehungsauftrag. Das ist auch richtig so! Dieser Erziehungsauftrag bedeutet aber nicht, dass die Schule die Eltern erzieht und definiert, welche Eltern gut und welche Eltern schlecht sind. Ausschließlich darf es darum gehen, die Kinder mitzuerziehen. Das ist eindeutig schwieriger – vielleicht kaprizieren sich daher viele Schulen darauf, die Erziehungskompetenz von Eltern zu kritisieren und sich an deren Stelle zu setzen und über Wohl und Wehe des Kindes zu befinden (im Rahmen der Grundschulempfehlung sogar politisch gewollt).

Evaluation, Schulentwicklung, Ganztagschulen, Abschaffung der Schulbezirke, echte Erziehungspartnerschaft statt hehlicher Aufgabenwahrnehmung, kritisch-konstruktive Kommunikation zwischen allen am Schulleben Beteiligten, moderne Unterrichtsformen und viele andere dringend nötige Schritte auf dem Weg zu einer modernen, an der heutigen Gesellschaft orientierten Schule können nur gemeinsam gegangen werden. Das wissen diejenigen Schulen, die sich bereits mit Erfolg auf die Reise gemacht haben. Sie zeigen, wie es geht. Und diesen Schulen gebührt unglaublich viel Dank angesichts derer, die sich nicht bewegen. Eltern sollten in ihren individuellen Fähigkeiten ernst genommen und in ihrer Rolle als Verantwortliche für die Zukunft dieses Landes mit Respekt und Anerkennung gewürdigt werden. Es werden ohnehin immer weniger.

Mit allen guten Wünschen für das Jahr 2008

Ihre

Christiane Staab

Impressum: Herausgeber: Der Landeselternbeirat Baden-Württemberg, Alexanderstraße 81, 70182 Stuttgart, Vorsitzende: Christiane Staab – Schriftleitung: Sylvia Wiegert (sw), Wiesenblick 6, 72250 Freudenstadt, E-Mail: sib@leb-bw.de, Internet: www.leb-bw.de. Weitere Mitarbeiter der Redaktion: Uwe Bimmler (ub), Anette Soppa (as), Hartmut Wagner (hw) – Verlag: Neckar-Verlag GmbH, Klosterring 1, 78050 Villingen-Schwenningen, Telefon (07721) 8987-0. E-Mail: info@neckar-verlag.de, Internet-Adresse: http://www.neckar-verlag.de – Erscheint sechsmal im Schuljahr – Bestellung beim Verlag – Jahresabonnement Euro 10,65 zzgl. Porto. Abbestellungen nur zum Schuljahresende schriftlich, jeweils acht Wochen vorher – Rücksendung unverlangt eingeschickter Manuskripte, Bücher und Arbeitsmittel erfolgt nicht. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung oder des Verlags. Zuschriften nur an die Schriftleitung.

Zwischen Federvieh und nacktem Schaf

Groteske Vorschriften und endlose Klagen beim Dauerthema Schülertransport

Start und Schluss des Schulalltags gleichen manchmal schon bei den Kleinsten einem Kampfeinsatz: Wenn der Schulbus in die Parkbucht der Haltestelle fährt, sind Ellenbogen gefragt, da wird gedrängt und geschubst, denn eines ist oft Mangelware: Sitzplätze. Den Schulranzen auf dem Rücken, die Sporttasche in der Hand, quetschen sich oftmals erstaunliche Kinderzahlen im engen Busmittelgang und vermitteln den Eindruck, dass die Aufnahmekapazitäten eines Durchschnittsbusses unerschöpflich sind. Das sind sie auch – zumindest theoretisch – denn die entsprechenden Rechtsvorschriften können eigentlich nur von Leuten erlassen worden sein, die noch nie in einem Schulbus gefahren sind. SiB hat nachgeforscht:

Dass der morgendliche Kampf um die Plätze ja eigentlich nicht gerade ein guter Start in den Schultag sein kann, ist zumindest für Eltern leicht nachvollziehbar. Wie sich dies auf das Lern- und Leistungsverhalten auswirkt, wurde leider noch nicht wissenschaftlich untersucht, eine entsprechende Anfrage im Landtag wurde im Jahr 2002 eher ausweichend beantwortet (siehe Artikel unten: „Keine Auswirkungen bekannt“).



Schülertransport im Kinderland

Karikatu: agudo

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) folgenden Hinweis zur Auslastung:

„In der für die Bemessung des Fahrzeugbedarfs bedeutendsten Stunde des Schüler- und Berufsverkehrs gibt es häufig eine Konzentration von Fahrgästen innerhalb von 20 Minuten. Während dieses Zeitraums sollte der Besetzungsgrad 80% nicht überschreiten. Da erfahrungsgemäß das Fahrgastaufkommen auch innerhalb dieser 20-Minuten-Spitze schwankt, ist bei einzelnen Fahrten ein im Vergleich zu dem errechneten Mittelwert höherer, bei anderen Fahrten dagegen ein niedrigerer Besetzungsgrad zu erwarten. Aufgrund des typischen Verhaltens von Schülern sind insbesondere die letzten Fahrten vor Schulbeginn und die ersten Fahrten nach Schulschluss häufig überfüllt, während die übrigen Fahrten geringer ausgelastet sind. Eine kurzzeitige Maximalbesetzung der Fahrzeuge ist vertretbar. Erfahrungsgemäß ist es sehr schwierig, die Schüler zu einer gleichmäßigeren Nutzung der angebotenen Fahrten anzuhalten.“

„In der für die Bemessung des Fahrzeugbedarfs bedeutendsten Stunde des Schüler- und Berufsverkehrs gibt es häufig eine Konzentration von Fahrgästen innerhalb von 20 Minuten. Während dieses Zeitraums sollte der Besetzungsgrad 80% nicht überschreiten. Da erfahrungsgemäß das Fahrgastaufkommen auch innerhalb dieser 20-Minuten-Spitze schwankt, ist bei einzelnen Fahrten ein im Vergleich zu dem errechneten Mittelwert höherer, bei anderen Fahrten dagegen ein niedrigerer Besetzungsgrad zu erwarten. Aufgrund des typischen Verhaltens von Schülern sind insbesondere die letzten Fahrten vor Schulbeginn und die ersten Fahrten nach Schulschluss häufig überfüllt, während die übrigen Fahrten geringer ausgelastet sind. Eine kurzzeitige Maximalbesetzung der Fahrzeuge ist vertretbar. Erfahrungsgemäß ist es sehr schwierig, die Schüler zu einer gleichmäßigeren Nutzung der angebotenen Fahrten anzuhalten.“

Acht Schüler auf einem Quadratmeter

Während die Anzahl der Sitzplätze relativ leicht zu bestimmen ist, verhält es sich bei den Stehplätzen anders. Die Zahl der zulässigen Stehplätze ist zwar in jedem Bus ausgewiesen, der resultierende Platzanspruch ist jedoch nur schwer vorstellbar. SiB hat nachgefragt und erhielt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende Antwort:

„Nach den Vorschriften der Richtlinie 2001/85/EG werden für die Stehplatzberechnung 8 Fahrgäste mit einem Durchschnittsgewicht von 68 kg je Quadratmeter zu Grunde gelegt. Die Anzahl der so ermittelten Stehplatzzahlen stellt ein absolutes Maximum dar, um sicherzustellen, dass die Busse auch in Spitzenzeiten gewichtsmäßig nicht überladen werden können.

Für Kinder und Schüler erfolgt keine gesonderte Berechnung. Sie werden erwachsenen Fahrgästen gleichgestellt. Die errechneten und im Bus angeschriebenen Sitz- und Stehplatzzahlen geben nicht vor, dass auch so viele Schüler befördert werden müssen! Den in den Ländern dafür zuständigen Behörden sind vielfältige rechtliche Möglichkeiten gegeben, für eine den Schülern gerecht werdende Beförderungsmöglichkeit, z. B. durch Einsatz von zusätzlichen Bussen, zu sorgen.

Dem stehen aber zumeist finanzielle Überlegungen im Weg. Hinweise dazu können dem im Verkehrsblatt 2005 auf Seite 604 ff veröffentlichten Anforderungskatalog für Schulbusse entnommen werden.“

Damit wird der „Schwarze Peter“ hin und her geschoben, denn in seinem Leitfadens für den Schülerverkehr geben die

Diese Erwartung ist für die Eltern und Schüler in der Praxis jedoch nur schwer erfüllbar. Zum einen haben viele Schüler einen langen Schulweg mit entsprechenden Beförderungszeiten, zum anderen wird die Belastung vieler Schüler durch eine Erhöhung der Unterrichtsstunden (z.B. durch das G8) so groß, dass es nicht zumutbar ist, noch früher zur Schule zu fahren, bzw. nach Schulende erst den nächsten Bus zu nehmen.

Viele sogenannte Überlandlinien verkehren nur im Stunden- oder Halbstundentakt, damit ginge erhebliche Lernzeit für die Schüler verloren. Auch gibt es an vielen Schulen keinen vernünftigen Mittagstisch, die Schüler sind also auf eine verzögerungsfreie Heimfahrt angewiesen.

Enger als beim Viehtransport

SiB hat versucht, die theoretisch zulässige Personenzahl bei den Stehplätzen praktisch darzustellen (☞ Foto auf S. 18). Die acht Schüler je Quadratmeter entpuppten sich hierbei als unlösbares Problem.

Mathematisch berechnet stehen jedem Schüler 0,125 qm Fläche zur Verfügung, wohlgerne inklusive Schulgepäck. Vergleicht man diesen Wert mal mit den technischen Vorschriften anderer „Lebendtransporteure“, so überraschen doch die Zahlenvorgaben bei den oft so lautstark kritisierten Viehtransporten: Laut „Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport“ fordern die dortigen TECHNISCHE VORSCHRIFTEN beim Transport auf der Straße folgende Mindestflächen (Auszug):

●●● Klagen über Schülerbeförderung

C.) Schafe/Ziegen

Kategorie	Ungefähres Gewicht (in kg)	Fläche in m ² /Tier
Geschorene Schafe	< 55 > 55	0,20–0,30 > 0,30
Ungeschorene Schafe	< 55 > 55	0,30–0,40 > 0,40
Hochträchtige Mutterschafe	< 55 > 55	0,40–0,50 > 0,50
Ziegen	< 35 35 bis 55 > 55	0,20–0,30 0,30–0,40 0,40–0,75

E.) Geflügel

Kategorie	Fläche in cm ²
Eintagsküken	21–25 je Küken
Geflügel ausgenommen Eintagsküken:	Gewicht in kg Fläche in cm ² je kg
< 1,6	180–200
1,6 bis < 3	160
3 bis < 5	115
> 5	105

Damit reihen sich die Schüler flächenmäßig ungefähr zwischen geschorenem Schaf und Federvieh über 5 kg ein.

Schüler als Stütze des ÖPNV

Nach Angaben der Deutschen Unfallkassen passieren rund 3% aller Schulwegunfälle während des Aufenthalts im Bus. In der Öffentlichkeit wird auch eine Gurtpflicht als Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit diskutiert (☞ Kasten „Empfehlungen der Versicherer“, S. 19). Dies würde aber voraussetzen, dass für alle Fahrgäste genügend Sitzplätze zur Verfügung stehen. Nach den derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen liegt dieser Sicherheitsaspekt außerhalb jeder Erreichbarkeit. Dabei sind gerade die Schüler oftmals Hauptkunden der Busunternehmen und sollten damit eigentlich König sein.

Der Schülerverkehr ist nämlich ein bedeutender Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs. Während der Schülerverkehr in städtischen Gebieten etwa ein Drittel des öffentlichen Verkehrs beträgt, kann er in ländlich strukturierten Räumen einen Anteil von über 80% erreichen. Deshalb wird der Schülerverkehr auch als die Stütze des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bezeichnet. Die Tendenz zur Aufgabe kleinerer und zur Bildung größerer zentralisierter Schulstandorte, verbunden mit der

Einschulung geburtenstarker Jahrgänge, ließ in den letzten drei Jahrzehnten die durchschnittliche Schulweglänge und die Zahl der zu befördernden Schüler erheblich ansteigen. Diese Tendenz der Zusammenlegung wird sich angesichts der demographischen Entwicklung fortsetzen. Aktuell geschieht dies im Hauptschulbereich.

Finanziert wird der Schülerverkehr sowohl durch die Fahrtkostenbeiträge der Eltern, als auch durch die Zuschüsse des Landes für jede verkaufte Schülermonatskarte. Diese seit längerem rückläufigen Landeszuweisungen für die Schülerbeförderungskosten werden nach einem prozentualen Verteilerschlüssel auf die Stadt- und Landkreise aufgeteilt. Der Verteilerschlüssel ist in § 18 Abs. 3 Finanzausgleichsgesetz (FAG) gesetzlich festgelegt. Besonders in ländlichen Räumen ist es wie eingangs schon erwähnt oftmals der Schülerverkehr, der es als Rückgrat des Linienverkehrs erst ermöglicht, für die gesamte Bevölkerung ein Grundangebot an Beförderungsleistungen anzubieten.

Fahrplanausdünnung in Zeiten der Überfüllung

Leider wird der Schülerverkehr aus Sicht vieler Schüler und Eltern stiefmütterlich behandelt und dies trotz seiner unbestrittenen Bedeutung für den gesamten ÖPNV. Immer mehr Verkehrsunternehmen dünnen dazu noch ihre Fahrpläne aus.

Klagen von Eltern über die Schülerbeförderung gibt es schon seit vielen Jahren. Die Anlässe dieser Klagen sind immer die gleichen: Entweder werden Schüler wegen Überfüllung des Verkehrsmittels nicht mitgenommen oder es herrschen während der Fahrt chaotische Zustände. Dies betrifft vor allem den Busverkehr als hierfür landesweit meistbenutztem Verkehrsmittel, aber auch der schienengebundene Verkehr ist gerade morgens oft überlastet.

Doch an diesen Klagen wird sich wohl nichts ändern, so lange groteske Richtlinien Rechtsgrundlage für den Schülertransport bleiben und bei den Schulanfangszeiten oft wirtschaftliche über den pädagogischen Interessen stehen. Im Schulgesetz ist übrigens geregelt, dass sowohl Schulkonferenz wie Klassenpflegschaft Stellungnahmen zur Durchführung der Schülerbeförderung geben können (☞ § 47 sowie § 56 SchG).

Übrigens: Außerhalb geschlossener Ortschaften ist für Busse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorgeschrieben (☞ § 3 Abs. 3 Nr. 2b, § 18 Abs. 5 Nr. 2 StVO). Diese Vorschriften gelten für Busse generell.

Uwe Bimmler



Keine Chance: Die vorgesehen 8 Personen auf einem Quadratmeter unterzubringen, ist ein hoffnungsloses Unterfangen. Mindestens zwei Schüler bleiben übrig, wenn man sechs auf die abgemessene Fläche quetscht.

Bild: uw

Quellen: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Gesetze und Vorschriften des Bundes und der Länder; Leitfaden für den Schülerverkehr von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Verband der Versicherungswirtschaft (GDV) sowie der Gemeindeunfallversicherung (GUV).