

**Zeitschrift:** Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald  
**Band:** 10 (1997)  
**Artikel:** Verkehrserziehung in den Schulen durch die Kantonspolizei  
**Autor:** Eberhard, Dominik  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-893000>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Verkehrserziehung in den Schulen durch die Kantonspolizei

Dominik Eberhard, St.Gallen

**D**er 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 Re-

gelungen. 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.gal-lischen 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 Polizei-kommando 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 geeig-



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

neten Leute und vor allem jenes des immer prekären Personalbestandes.

### 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.