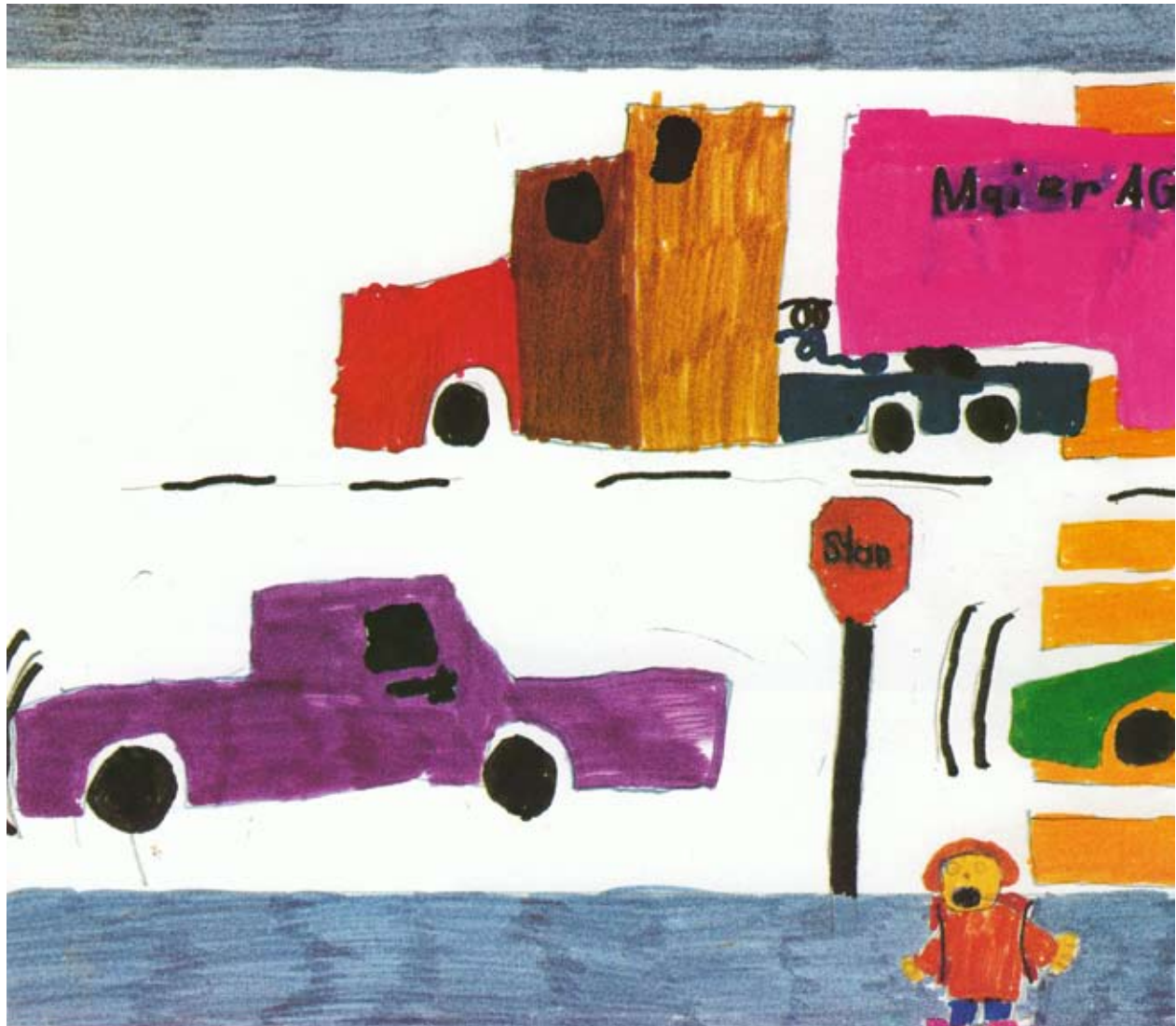


## Droht die Abschaffung des Schulweges?



Der kleine Max hält in seiner Zeichnung fest, wie er entsetzt von den Last- und Personenwagen, die mit grosser Geschwindigkeit an ihm vorbeirasen, dem Verkehr den Rücken zukehrt und darauf verzichtet den Fussgängerstreifen zu betreten. Zu gefährlich erscheint ihm die Situation. Er verzichtet darauf, in die Schule zu gehen. - Die Situation ist keineswegs übertrieben. In einem Video zeigt die Tageswoche, wie drei kleine Mädchen mehrmals ohne Begleitung versuchen, eine Strasse zu queren. Sie kehren mitten auf dem Fussgängerstreifen wieder um und rennen zurück.

---

Im „Netzwerk Kind und Verkehr“ sind folgende Organisationen vertreten: Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO); Kinderlobby Schweiz; Stiftung Kinderschutz Schweiz (ASPE/ASPI); Schule und Elternhaus S&E; Schweizerischer Verband der Mütterberaterinnen SVM; Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (Aefu); Kind und Spital (l'enfant & l'hospital; bambino & ospedale) (K&S); Hausfrauen und Hausmännergewerkschaft; Marie Meierhofer-Institut für das Kind (MMI); Verband Kindertagesstätten der Schweiz (KiTaS); Kinderbüro Basel; Gruppo per la moderazione del traffico nella svizzera italiana; igSpielgruppen Schweiz; Elternverein Muri; Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil; Rue de l'Avenir; Pro Velo Schweiz

## **Droht die Abschaffung des Schulweges?**

Marco Hüttenmoser, Netzwerk Kind und Verkehr

*Einmal mehr sind die Kinder, begleitet oder unbegleitet, im Kindergarten oder im neuen Schulhaus angekommen. Die professionellen Aufpasser, die Verkehrspolizisten sind wieder von den Fussgängerstreifen verschwunden. Die Eltern der Kinder beruhigen sich allmählich wieder und sind froh, dass nichts passiert ist. - Alles in Ordnung? Keineswegs die Veränderungen sowohl im Bildungsbereich wie in der Verkehrspolitik lassen in Bezug auf die künftige Entwicklung grosse Bedenken aufkommen. Wird auch in der Schweiz der von den Kindern derzeit noch grossenteils selbstständig begangene Schulweg allmählich verschwinden, wie dies im Ausland und vermehrt auch in der welschen Schweiz und im Tessin bereits vielfach der Fall ist? Der Druck auf die Eltern, ihre Kinder über längere Zeit zu begleiten, wobei die Gefahr besteht, dass die Eltern dazu das Auto benutzen, nimmt ständig zu. Grundsätzliche Überlegungen sowie langfristige Gegenmassnahmen drängen sich auf.*

### **Bildungspolitische Entscheide bedrohen den Schulweg**

Die Wege in den Kindergarten und die Schule sind nicht nur Wege in Institutionen, in denen systematisch gelernt werden soll. Diese Wege selbst sind Teil eines wichtigen Ziels: Kinder erhalten dank ihnen die Möglichkeit, selbstständig in ihre Umwelt und die heutige Gesellschaft hineinzuwachsen.

Der enorme bildungspolitische Druck nach mehr Leistung und nach Bewältigung immer grösserer Stoffmengen hat dazu geführt, dass sich der Kindergarten und insbesondere die Schule immer mehr von der Lebenswelt der Kinder abschottet und in einem Wissenskäfig isoliert hat. Dies zeigt sich bei neuen Modellen der Einschulung wie die Grund- oder Basisstufe, wenn sie dazu missbraucht werden, grössere Schulzentren zu bilden statt die Chance zu ergreifen, auch bei relativ wenigen Kindern kleine Dorfschulen durch den Zusammenschluss mit dem Kindergarten zu erhalten und bestehende Quartierkindergärten zu kleinen lebensnahen Lernzentren auszubauen. Grosse Lernzentren, so wird argumentiert, seien effektiver in der Erreichung der vorgeschriebenen Lernziele und - was zumeist nicht gesagt wird – im Betrieb auch billiger. Die Kinder werden damit aus dem ursprünglichen Verbund der Nachbarschaft herausgerissen, die Schulwege werden länger und schwieriger. Die Tendenz zur Früheinschulung erhöht den Zwang, die Kinder zu begleiten. Dabei wird sträflich vernachlässigt, dass die Motivation der Kinder überhaupt zu lernen stark vom näheren Umfeld, von den spontanen Kontakten mit Kindern aus der Nachbarschaft abhängt und in Schulweggemeinschaften stärker gefördert wird als in durchstrukturierten Lernbetrieben. Ein Beispiel dafür bildet etwa das Erlernen der Sprache. Nirgends werden bereits kleine Kinder, auch solche mit fremder Sprache, derart motiviert, die ortsübliche Sprache zu lernen als beim Spiel mit anderen Kindern im Wohnumfeld. Der Zwang zum frühen Sprachunterricht in Kursen etwa erweist sich als ein sehr teures und oft sinnloses Mittel der sprachlichen Integration ausländischer Kinder. Räumliche und verkehrspolitische Überlegungen, etwa die Förderung kinderfreundlicher Wohnumfelder und Schulwege sind der heutigen Bildungspolitik fremd.

### **Das Wohnumfeld als Ort der Entwicklung und des Lernens**

Schule und Kindergarten folgen einer Entwicklung, die schon lange andauert. Die Desintegration der Kinder vom Wohnumfeld muss auf die starke Zunahme der modernen individuellen Mobilität zurückgeführt werden. Fast jeder verfügt, vor allem in ländlichen Gegenden, über die Möglichkeit sich individuell motorisiert fortzubewegen. Die Strassen sind selbst in Wohnquartieren gut ausgebaut und die gefahrenen Geschwindigkeiten hoch. Damit haben die Kinder die Möglichkeit verloren, ihre Freunde in der Freizeit zu besuchen und mit ihnen auf den Quartierstrassen zu spielen. Ein Viertel bis zum einem Drittel der Kinder dürfen heute bis im Alter von fünf Jahren Wohnung und Haus nicht unbegleitet verlassen. Die Kinder sind sozial isoliert und haben kaum Bewegungsmöglichkeiten. Die frühe institutionelle Betreuung in Krippen, Spielgruppen und die immer stärker ausgebaute ganztägige institutionelle Betreuung der Kinder können diese Defizite bestenfalls im sozialen Bereich etwas mildern. Für eine ausreichende motorische Förderungen fehlt ihnen hingegen der Raum und die Aufsichtspflicht fremder BetreuerInnen lässt es nicht zu die Kinder unbeaufsichtigt im Freien spielen zu lassen. Die Folgen sind zunehmender Bewegungsmangel, Übergewicht und eine massive Abhängigkeit der Kinder von erwachsenen Betreuerinnen und Betreuern. Wir haben es heute immer mehr mit einer rund um die Uhr (über) betreuten Kindergesellschaft zu tun, deren zentrales Merkmal Unbeweglichkeit und Unselbstständigkeit sind. Das heisst unsere Bildungspolitik führt zu äusserst schlechten Voraussetzungen nicht nur für die selbstständige Bewältigung der Schulwege, sondern generell für ein erfolgsversprechendes Eintreten in anspruchsvolle Lernprozesse.

## Die Folgen einer verfehlten Verkehrspolitik

Es wird immer argumentiert, dass es sich bei der skizzierten Entwicklung um gesellschaftlichen Wandel handle, gegen den man nichts unternehmen könne. Das ist Unsinn resp. ein Vorwand, um nichts unternehmen zu müssen. Näher betrachtet erweist sich der angebliche Wandel als das Kräftespiel bestehender Machtverhältnisse. Jene, die über Macht verfügen setzen alles daran, diese ohne jede Rücksicht auf die Bedürfnisse der Kinder zu erhalten und auszubauen. Kinder sind bloss Material, das möglichst rasch und wirkungsvoll in den Prozess der Produktion von Konsumgütern umfunktioniert werden muss.

Am deutlichsten zeigt sich dies in der Raumproblematik. Frei verfügbarer Raum bildet für das Aufwachsen der Kinder, ihre gesunde Entwicklung, aber auch für eine vernünftige Erziehung eine unabdingbare Voraussetzung. Dieser wird jedoch fast ausschliesslich vom motorisierten Strassenverkehr beansprucht und von deren starken Lobby bis aufs Messer verteidigt.

Auf Grund des zunehmenden Strassenverkehrs hat man zwar verschiedene Massnahmen ergriffen, die das Zusammenleben der zu Fussgehenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmern weiterhin ermöglichen, ja verbessern sollten. Fussgängerstreifen, Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen gehören dazu. Das heisst, es gibt durchaus gesetzlich verankerte Möglichkeiten, die der zunehmenden Motorisierung entgegenwirken, resp. diese für das zwischenmenschliche Zusammenleben erträglich machen könnten. In der Realität zeigt sich jedoch, dass diese an sich positiven und gemeinschaftsfördernden Massnahmen ständig von den bestehenden Machtverhältnissen unterlaufen werden.

Die durchgehende Schaffung von *Tempo-30-Zonen* wird vor allem auf dem Land mit angeblich demokratischen Mitteln verhindert. Im Gegensatz zu üblichen Sicherheitsmassnahmen im Strassenverkehr veranlassen die Behörden, aus Angst nicht mehr gewählt zu werden, gleich eine „Volksabstimmung“ in der Gemeinde, bevor sie die Schaffung von Tempo 30 Zonen in Angriff nehmen. Entschieden wird die Abstimmung von Autofahrern und -fahrerinnen. Die Kinder gehören selbstverständlich nicht zum «Volk».

Die 2002 vom Bundesrat als Ersatz für die alten Wohnstrassen erlassene Verordnung für *Begegnungszonen* (Tempo 20, Vortritt für Fussgänger), die in Wohnquartieren die Begegnung zwischen Anwohnerinnen und Anwohnern und das Spiel der Kinder auf den Quartierstrassen ermöglichen sollen, wurde vom Bundesrat so formuliert, dass die örtlichen Behörden die Begegnungszonen problemlos zu Parkplatzzonen umfunktionieren können, was auch in den meisten der neu geschaffenen Begegnungszonen in Wohnquartieren der Fall ist. Fast alle sind von parkierten Fahrzeugen verstellt. Begegnung und Spiel sind unter diesen Umständen nicht möglich.

Auch die älteste Massnahme die *Fussgängerstreifen*, die den Fussgängern und Fussgängerinnen den zwischenmenschlichen Kontakt erleichtern und für die Schulwege eine entscheidende Bedeutung haben, gerät immer mehr unter Druck. Die Unfallserien der vergangenen Jahren, bei denen verschiedene Fussgänger auf den Streifen schwer oder gar tödlich verunfallten, hat dazu geführt, dass die Gemeinden statt die Fussgängerstreifen besser zu sichern, diese ganz einfach aufheben. Bereits die bestehende Fussgängerstreifennorm gibt den Behörden dazu ein einfaches Mittel: Die in der Norm aufgeführten erforderlichen Querungsfrequenzen werden nur an wenigen Fussgängerstreifen erreicht. Nun hat das Parlament vor kurzem den Bundesrat beauftragt, die Gemeinden mittels einer Verordnung zu zwingen, die Situation an den Fussgängerstreifen zu verbessern. Die ersten Entwürfe für die Verordnung, wie sie in den Medien zirkulieren, lassen eine weitere Verschärfung befürchten. Statt alle Fussgängerstreifen wie gefordert, richtig zu beleuchten, sie mit Mittelinseln zu versehen, ihre Sichtbarkeit zu verbessern etc. kann man mit Sicherheit davon ausgehen, dass die Gemeinden wie bisher den Prozess der Aufhebung zahlreicher Fussgängerstreifen verstärkt fortsetzen werden. Auf der Strecke bleiben einmal mehr die schwächeren Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen, insbesondere die Kinder, die ohne Fussgängerstreifen dem motorisierten Verkehr ausgeliefert sind und in der Freizeit sowie auf Schulwegen ständig begleitet werden müssen. Dass dabei Eltern aus welchen Gründen auch immer zum Auto greifen, ist zwar falsch aber naheliegend. Die verfehlte Raum- und Verkehrspolitik trägt zu dieser Entwicklung wesentlich bei.

Die geradezu perfide Seite der verschiedenen Massnahmen besteht darin, dass das Bundesamt für Strassen und die bfu andauernd und seit Jahren die für Fussgänger und Kinder höchst restriktiven Massnahmen mit dem Argument der grösseren Sicherheit untermauern. Schaut man genauer hin, so zeigt sich jedoch, dass die Massnahmen enig mit Sicherheit zu tun haben, sondern vor allem dazu führen, schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Kinder aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen. Was sich nicht mehr auf der Strasse bewegt, kann bekanntlich auch nicht überfahren werden. In der Wohnung, möglicherweise vor dem Fernseher oder dem

Computerspiel sitzen zu bleiben, ist die wirkungsvollste Massnahme gegen Verkehrsunfälle. Dass mit diesem Vorgehen die soziale Isolation, die motorische Entwicklung der Kinder und deren Selbstständigkeit stark beeinträchtigt wird, interessieren weder die bfu noch das Bundesamt für Strassen.

Wenn im Winter kein Schnee fällt, verweist die bfu zutreffend darauf hin, dass dies die Ursache für den Rückgang von Skiunfällen bildet. Wenn die Unfallstatistik der letzten 40 Jahre hingegen deutlich aufzeigt, dass der kontinuierliche Rückgang an Fussgängerunfällen vorwiegend jüngere Kinder betraf, so beharren unsere Verkehrssicherheitsorganisationen stur und stolz darauf, dass sie den Rückgang mit den von ihnen getroffenen Sicherheitsmassnahmen bewirkt hätten. Die Tatsache hingegen, dass jüngere Kinder bei zunehmendem Verkehr nicht mehr allein ins Freie dürfen, interessiert nicht. Wenn gemäss Mikrozensus die Fahrradnutzung in den vergangenen 20 Jahren um 50 Prozent zurückgegangen ist und dementsprechend auch die Unfälle mit Fahrrädern, so wird dies übergangen und man verharnt weiterhin auf einer angeblich erfolgreich betriebenen Verkehrssicherheitspolitik. Im Gegenteil man versucht, wie dies die bfu im Zusammenhang mit VIA SICURA getan hat, die unbegleitete Nutzung von Fahrrädern durch jüngere Kindern selbst in Tempo 30 Zonen und in Begegnungszonen zu verbieten. Je weniger Kinder sich frei mit dem Fahrrad im Wohnumfeld bewegen, desto besser sind die Chancen für eine gute Unfallstatistik. Dass derartige Vorschläge die motorischen Fähigkeiten der Kinder und die Chance, je genügend Sicherheit auf dem Fahrrad zu erreichen, massiv beeinträchtigen, bleibt unbeachtet. Es geht letztlich um das Image unserer Verkehrssicherheitsorganisationen. Dieses steht und fällt offensichtlich mit einer guten Unfallbilanz. Um dieses Ziel zu erreichen ist jedes Mittel - auch das Wegsperrn der Kinder - recht: Unfallverhütung um jeden Preis nennt man das.

### **Die doppelte Aufgabe der Eltern**

Der Eintritt in den Kindergarten, in die Schule führt bei den Eltern regelmässig zu grossen Ängsten und auch Protesten. Sie haben zu Recht Angst um die Sicherheit ihrer Kinder. - Was tun? Abwarten bis die Behörden etwas unternehmen? Wenn man die zuvor skizzierte Entwicklung der vergangenen Jahre und die mit ihr verknüpften Machtprozesse verfolgt, ist Abwarten sicher nicht angebracht. Begleitung der Kinder in den ersten Tagen oder Wochen ist sicher angebracht, stellt aber keine Lösung dar. Auch der Vorschlag in Form des Pedibus eine länger dauernde Begleitung der Kinder in Gruppen geführt durch Erwachsene zu organisieren führt in die Sackgasse und macht die Kinder weder verkehrstüchtiger noch selbstständiger.

Eltern, die ihre Verantwortung für ihre Kinder wahrnehmen wollen, müssen eine doppelte Aufgabe angehen. Einerseits sollten sie die Kinder schon sehr früh kontinuierlich und auf subtile Weise in die immer komplexer werdende Umwelt einführen. Gleichzeitig müssen sie fordernd vor die Behörden hinstehen und hartnäckig immer wieder verlangen, dass die Umwelt, insbesondere nahe Wohnumfeld und die Wege in den Kindergarten und in die Schule so gestaltet werden, dass die Kinder diese möglichst rasch selbstständig erfahren und bewältigen können.

Zur Einführung der Kinder in die Umwelt gehört selbstverständlich auch der motorisierte Strassenverkehr. In der Form von Verkehrserziehung erfolgt dieser heute isoliert und zumeist erst kurz vor dem Eintritt in die Schule. Dieses Vorgehen ist insofern gefährlich als dadurch bestehende und bereits beim kleineren Kind immer wieder geschürten Ängste («Pass auf es kommt ein Auto!») ist wohl einer von Kindern am häufigsten gehörten Sätze.) verstärkt werden. Das Verkehrsgeschehen muss im Gegensatz dazu in eine umfassendes Verständnis des Kindes von seiner Umwelt und seine alltägliche Erfahrungen mit ihr eingebaut werden. Das heisst, wir müssen die Kinder auf subtile Weise in die Umwelt unter Einbezug des motorisierten Strassenverkehrs hinführen. Dieses Hinführen beginnt mit Vorteil sobald ein Kind auf beiden Beinen steht und die Tendenz hat davon zu springen. Ein wichtiger Ansatzpunkt bildet die Neugier des Kindes. Den Interessen des Kindes, seien es nun Schnecken oder Würmer am Strassenrand oder die vorbeifahrenden Fahrzeuge oder die gelben Streifen, die über die Strasse gelegt sind, gilt es zu folgen und zu versuchen, dem Kind die Zusammenhänge und die daraus erforderlichen Handlungsanforderungen allmählich zu erklären. Ein solches Vorgehen braucht viel Zeit, kann aber auf den täglichen Spaziergängen durch das eigene Quartier oder auf den Wegen zum Einkaufen erfolgen. Auch erste Besuche des Kindergartens, der Besuch anderer Kinder, das Aufsuchen von Spielgelegenheiten können hier eingebaut werden.

Ziel der gemeinsamen Aktivitäten, die individuell erfolgen müssen, ist, es dem Kind möglichst rasch zu ermöglichen, selbstständig bestimmte Orte, Spielmöglichkeiten mit andern Kindern, die Wohnung von Freunden in der unmittelbaren Nachbarschaft usw. aufzusuchen. Dieser Prozess hat je nach Situation rasch seine Grenzen. Das kann bereits die ständig geschlossene oder zu schwere Haustüren in einer Wohnüberbauung oder eine

rasch befahrene Quartierstrasse unmittelbar vor dem Haus sein. Ersteres lässt sich zumeist mit einfachen Mitteln lösen. Das Problem des Strassenverkehrs hingegen nicht. Hier setzt die zweite Aufgabe der Eltern ein. Eltern, die die frühe Entwicklung der Kinder aufmerksam verfolgt haben und die Kinder auch subtil in die bestehende Umwelt eingeführt haben, verfügen über eine hohe Kompetenz sowie das Recht, selbstbewusst gegenüber den Behörden aufzutreten und diese eindringlich auf Situationen aufmerksam zu machen, die ihre Kinder auch noch beim Eintritt in den Kindergarten oder in die Schule nicht selbstständig bewältigen können. Dieser Prozess ist oft aufreibend und braucht viel Zeit, Selbstbewusstsein der Eltern und grosse Hartnäckigkeit. Deshalb muss er einsetzen wenn die Kinder noch klein sind. Auch ist es ein grosser Vorteil, wenn man nicht allein um Verbesserungen kämpft, sondern sich mit andern Eltern im Quartier oder Dorf und generell mit den andern Anwohnern der Strasse zusammenschliesst und sich gemeinsam für Verbesserungen einsetzt.

Die Behörden, aber auch die Eltern sind diesen Einsatz um mehr Freiraum den Kindern schuldig. Ohne Freiraum ist nicht nur die Sicherheit, sondern auch die gesunde Entwicklung der Kinder in hohem Ausmass gefährdet.

Muri 16. August 2013



Überrascht es, dass bereits die 11jährige Helena in ihrer Zeichnung festhält, wie eine Mutter ihr verärgertes kleines Kind über einen Fussgängerstreifen schleift? - Keineswegs! Es handelt sich um eine alltägliche Situation. Die Gefahren des motorisierten Strassenverkehrs zwingen die Eltern, sofern sie ihre Kinder nicht im Auto, festgeschnürt im Kindersitz, tranpotieren, an die Hand zu nehmen. Diese Praxis verärgert zwar die Kinder, zugleich wird aber auch eine starke Abhängigkeit zwischen Mutter und Kind geschaffen. Die Unselbstständigkeit der Kinder wird gefördert und ein der selbstständige Umgang der Kinder mit dem motorisierten Strassenverkehr verhindert. Kinder, die in einem Wohnumfeld aufwachsen, das ihnen keine freie, unbegleitete Bewegung und erste Begegnungen mit einem rücksichtsvollen Verkehr (etwa in Begegnungszonen) erlaubt, werden später über Jahre hinweg in den Kindergarten und die Schule begleitet. Der motorisierte Strassenverkehr verhindert damit selbst, dass Kinder zu verkehrstüchtigen Fussgängern heranwachsen können. Ein Teufelskreis. (MH)









