

VCS-Fachtagung Erlebnis Schulweg

Planung und Umsetzung sicherer Schulwege

Mittwoch, 3. November 2010, Universität Freiburg

www.schulwegtagung.ch



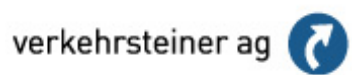
Patronat



EDK | CDIP | CDPE | CDEP |

Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren
Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique
Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione
Conferenza svizra dals directurs chantunals da l'educaziun publica

Mit Unterstützung von





Editorial

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer

Der Schulweg ist für ein Kind weit mehr als der Weg zur Schule; er ist Erlebnisraum, Entdeckungsreise, erste Schritte der Unabhängigkeit, eine eigene Welt. Kinder üben das sichere Verhalten im Strassenraum, pflegen Freundschaften und erwerben wichtige Kompetenzen.

Mit der Einführung des Schulharmonisierungs-Konkordats HarmoS bekommt der Schulweg jedoch eine neue Ausprägung. Künftig werden bereits kleine Knirpse von vier oder fünf Jahren in den Kindergarten unterwegs sein. Diese Tatsache ist von grosser Bedeutung, weil der Schulweg nicht nur eine Herausforderung und Bereicherung im Leben eines Kindes darstellt, sondern auch etliche Gefahren birgt. Jährlich verunfallen rund 2000 Kinder im Strassenverkehr.

Damit Kinder nicht ein Heer an Schutzengeln brauchen ...

Wie also können Schulwege sicherer gestaltet werden, damit auch kleine Kinder möglichst zu Fuss oder später mit dem Velo zur Schule gelangen? Sicher sind die Gemeinden gefordert, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, wie beispielsweise infrastrukturelle Verbesserungen vorzunehmen oder Gefahrenstellen zu beseitigen. Massnahmen wie sichere Linksabbiegespuren für Velofahrende oder die Einrichtung von Tempo-30-Zonen können zwar erheblich zur Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg beitragen. Dies alleine genügt jedoch bei weitem nicht.

Nebst solchen infrastrukturellen Massnahmen braucht es ein klares Bekenntnis aller Akteure zu sicheren und erlebnisreichen Schulwegen auch für die Kleinsten und den Willen, mit organisatorischen Massnahmen wie Lotsen oder Pedibus das Verhalten im Verkehr und die Selbständigkeit in der Verkehrswelt zu lernen und zu üben. Nur so kann der Trend zu immer mehr Hol- und Bringfahrten der Eltern gebrochen werden. Es braucht ein Zusammenspiel verschiedenster Akteure mit dem Engagement für einen gesamtheitlichen Ansatz. Nur wenn Kantone, Gemeinden, Schulen, Polizei, Verkehrsplaner und Eltern zusammenarbeiten, können gute und zukunftsweisende Lösungen gefunden werden.

Der VCS möchte zusammen mit seinen Partnern mit dieser Tagung für eine neue kindergerechte Denk- und Sichtweise in der Schulwegplanung eintreten und uns und Ihnen allen zeigen, dass und wie der Weg in Schule und Kindergarten auch in Zukunft ein Erlebnis für unsere Kinder bleiben kann.

Ich wünsche uns allen eine spannende Tagung mit anregenden Gesprächen.

Caroline Beglinger
Bereichsleiterin Verkehrspolitik VCS



Einleitung

Kinder sollten – wenn immer möglich – sich zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule begeben. Denn auf dem Weg zur Schule oder zum Kindergarten erwerben sie wichtige Kompetenzen und steigern ihr Wohlbefinden.

- **Verkehrskompetenz:** Die Kinder lernen, in einer ihnen vertrauten Umgebung mit den Herausforderungen des Strassenverkehrs umzugehen.
- **Sozialkompetenz:** Die Kinder üben Selbstständigkeit und Eigenverantwortung, pflegen Freundschaften und entdecken gemeinsam die Umgebung.
- **Gesundheit:** Die Kinder bewegen sich und sind täglich an der frischen Luft. Das fördert ihre Leistungsfähigkeit und stärkt ihre Gesundheit.

Das «Erlebnis Schulweg» ist also wichtig für die Entwicklung der Kinder. Doch der Schulweg birgt auch Gefahren. Kinder gehören zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Jährlich verunfallen in der Schweiz 2000 Kinder. Die Folge: Viele Eltern bringen ihre Sprösslinge mit dem Auto zur Schule. Das muss nicht sein.

Die VCS-Tagung «Erlebnis Schulweg» geht der Frage nach, wie der ideale Schulweg aus verkehrstechnischer, entwicklungspsychologischer und gesundheitlicher Sicht aussieht:

- Was braucht es, damit mehr Kinder zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule oder den Kindergarten gehen?
- Was müssen Behörden bei der Planung von Verkehrsräumen und Schulwegen beachten?
- Wie wirken sich veränderte Schulstrukturen (HarmoS, Schulzusammenlegungen, freie Schulwahl) auf die Schulwege aus?

Tagungsziel

Die Tagung vermittelt neueste Erkenntnisse zum Thema Schulweg und präsentiert Lösungsvorschläge aus Theorie und Praxis. Das vermittelte Wissen erlaubt den verantwortlichen Institutionen, gefahrenfreie und gesunde Schulwege zu realisieren.

Zielpublikum

Die Tagung richtet sich an alle, die sich mit dem Thema Schulweg befassen, insbesondere an Verwaltungsangestellte der Bereiche Bildung, Sicherheit, Erziehung, Stadt- und Verkehrsplanung, Tiefbau; Beratungs- und Planungsfachleute; Sicherheitsverantwortliche; Fachleute von (Verkehrs-) Erziehungsstellen; Lehrpersonen.



Tagungsprogramm

09.00	<i>Empfang, Café und Gipfeli</i>	
09.30	Isabelle Chassot, Staatsrätin FR, Präsidentin der EDK Tagungseröffnung und Grusswort	F
Rahmenbedingungen, Aspekte der Mobilität von Kindern		
09.45	Prof. Dr. Ruth Kaufmann-Hayoz, Psychologin, IKAÖ Interfakultäre Koordinationsstelle für allgemeine Ökologie, Universität Bern Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz	D
10.15	Claude Morzier, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung Sicherheit auf dem Schulweg aus Sicht der bfu	F
10.45	Kindergarten Hellbühl: Intermezzo	
11.00	Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz Kinder im Verkehr – zu Fuss	D
11.20	<i>Pause</i>	
11.45	Romeo Wälti, Verkehrsinstruktor Kantonspolizei Bern Verkehrserziehung an Schulen	D
12.05	Anne-Claude Demierre, Staatsrätin FR, Direktorin für Gesundheit und Soziales Erfahrungen auf dem Schulweg: ein Sicherheits- und ein Gesundheitsproblem	F
12.20	Synthese Vormittag	D, F
12.30	<i>Mittags-Stehlunch</i>	
Schulwegsicherung: Planung und Praxisbeispiele, Lösungsansätze		
13.30	Quinta Schneiter, Gesundheitsförderung Schweiz Bewegungsräume für Kinder als Teil der kantonalen Aktionsprogramme	D
14.00	Françoise Lanci-Montant, VCS – Beratungsbüro Genf Eine dynamische Initiative: der Pédibus	F
14.30	Marianne Fässler, Pro Velo Das Velo auf dem Schulweg, «bike2school»	D
15.00	<i>Pause</i>	
15.30	Rolf Steiner, verkehrsteiner ag Bern Videoanalysen – Chancen und Risiken auf Schulwegen	D
15.50	Ernst Soltermann, Bauverwaltung Muri bei Bern Rolf Albisser, verkehrsteiner ag Bern Herausforderung HarmoS – 110 Problemstellen in Muri bei Bern	D
16.20	J. Lauwers und K. Sollberger, Elternforum/Dialog Schule Stans (DSS) «underwäx in STANS!» – Sichere (?) Wege für Kinder	D
16.40	Synthese Nachmittag, Rück- und Ausblick	D, F
17.00	<i>Tagungsende, anschliessend Apéro</i>	

Pro Referat sind fünf Minuten für Fragen und Anregungen vorgesehen.



Referentinnen und Referenten

<i>Name / Vorname</i>	<i>Organisation</i>	<i>Ort</i>	<i>Funktion</i>
Albisser Rolf	verkehrsteiner ag	Bern	Projektleiter
Chassot Isabelle	Staatsrätin (FR)	Freiburg	Präsidentin der EDK
Demierre Anne-Claude	Staatsrätin (FR)	Freiburg	Direktorin für Gesundheit und Soziales
Fässler Marianne	Pro Velo	Bern	Projektleiterin bike2school
Kaufmann-Hayoz Ruth, Prof. Dr.	Universität Bern	Bern	Direktorin Interfakultäre Koordinationsstelle für allgemeine Ökologie (IKAÖ)
Lanci-Montant Françoise	VCS – Beratungsbüro Genf	Genf	Koordinatorin Pedibus
Lauwers Jozef	Elternforum/Dialog Schule Stans (DSS)	Stans	
Morzier Claude Dipl. Ing. ETH	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung	Bern	Berater Verkehrstechnik
Regli Pascal	Fussverkehr Schweiz	Zürich	Projektleiter
Schneiter Quinta	Gesundheitsförderung Schweiz	Bern	Projektleiterin Module
Sollberger Kasi	Elternforum/Dialog Schule Stans (DSS)	Stans	
Soltermann Ernst	Bauverwaltung Muri bei Bern	Muri b. Bern	Leiter Umwelt & Verkehr
Steiner Rolf	verkehrsteiner ag	Bern	Geschäftsleiter
Wälti Romeo	Kantonspolizei Bern	Bern	Verkehrsinstruktor

Moderation

<i>Name / Vorname</i>	<i>Organisation</i>	<i>Ort</i>	<i>Funktion</i>
Beglinger Caroline	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Bern	Bereichsleiterin Verkehrspolitik

Projektleitung

<i>Name / Vorname</i>	<i>Organisation</i>	<i>Ort</i>	<i>Funktion</i>
Steinmann Christine	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Bern	Projektleiterin Verkehrssicherheit

Telefon 058 611 62 63 / E-Mail: christine.steinmann@verkehrsclub.ch



Liste der Teilnehmenden

<i>Name / Vorname</i>	<i>Unternehmen / Organisation</i>	<i>Ort</i>	<i>Funktion</i>
Achermann Yvonne	Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu	Bern	Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Amez-Droz Natascha	Touring Club Suisse	Vernier / Genf	Verantwortliche Verkehrserziehung
Amor Rabia	Conseil d'établissement scolaire Neuchâtel	Neuchâtel	
Anderfuhren Ueli	Tiefbauamt Teufen AR	Teufen AR	Gemeindeingenieur
Baggenstoss Martin	Tiefbauamt Kanton Schaffhausen	Schaffhausen	
Baldi Gabrio	Kanton Tessin	Bellinzona	Collaborateur scientifique
Ballmann Pierre	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern	Projektleiter Verkehrstechnik
Bamert M. Andreas	VCS-Sektion Schwyz	Tuggen	Vorstand Sektion Schwyz
Baumann Toni	Kantonspolizei Uri	Altdorf	RC Verkehrsinstruktion
Bäumler Ruth	Planungsbüro Jud AG	Zürich	
Belser Brigit	Schule Zollikon	Zollikon	Schulpflege
Bernardoni Sebastiano	Citec Ingénieurs Conseil SA	Genève	Consultant
Bexen Christian	Berz Hafner + Partner AG	Bern	Projektleiter
Bieri Heinz	Kantonspolizei Bern	Konolfingen	Verkehrsinstruktor
Bieri Jakob	Gemeinde Köniz	Köniz	Projektleiter
Biner Ramchan Raffael	Kanton Bern	Burgdorf	Projektleiter Verkehrstechnik
Bitterli Denis Marcel	Schule Biel-Benken	Biel-Benken	Schulleiter
Blanc Patrice	Etat de Neuchâtel	Neuchâtel	Inspecteur de la signalisation et circulation routière
Blättler Richard	Tiefbauamt Kanton NW	Stans	
Bolomey Haenssler Barbara	Etat de Vaud	Lausanne	Coneillère en développement organisationnel
Borel Evelyne	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Basel	Projektmitarbeiterin
Bornand Jean-Louis	Commune d'Ollon	Ollon	Municipal
Braun Markus	Polizei Stäfa	Stäfa	Stv. Polizeichef
Bürgy-Schubnell Christa	Gemeinderat Wünnewil-Flamatt	Flamatt	Schulpräsidentin
Chassot Bernard	Police de la Ville de Neuchâtel	Neuchâtel	Responsable de la circulation
Chinelli Domenico	Police d'Ollon	Ollon	Délégué BPA à la sécurité
Cottet Laetitia	Etat de Genève – DCTI	Genève	Architecte
Crettenand Gilles	Centre Alimentation et Mouvement – VS	Sion	Coordinateur en promotion de la santé
Daverio Roberto A.	Ville de Genève	Genève	Ingénieur en transports
de Meuron Andrea	Büro Rundum mobil	Thun	Projektleiterin
Defuns Daniel	Kantonspolizei Zürich	Zürich	
Degoumois Fabienne	Centre Alimentation et Mouvement – VS	Sion	Coordinatrice Pédibus VS
Delmonico Audrey	Ligues de la santé	Chavannes-p.-Renens	Responsable de projet
Döbeli Dominik	Kanton Solothurn	Solothurn	Projektleiter
Dörnenburg Klaus	Sigmaplan AG	Bern	Planer
Dreyer Oliver	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern	Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr
Dubois Magali	Bureau de prévention des accidents bpa	Bern	Chargée de communication
Egger Jean-Pierre	Primarschule Zwingen	Zwingen	Vizepräsident Schulrat
Erni Andreas	Luzerner Polizei	Sursee	Chef Verkehrsinstruktion
Felber Stefan	Schulrat Biel-Benken	Biel-Benken	Arbeitsgruppe Verkehr
Fivaz Blaise	Ville de La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	Chef de service
Forster Max	Stadt Wil	Wil	
Forster Regula	Stadt Winterthur	Winterthur	Projektleiterin «Raum für Bewegung und Sport»
Frey Monique	VCS-Sektion Luzern	Luzern	Geschäftsleiterin Sektion Luzern
Fricker Isabel	Erziehungsdepartement Basel-Stadt	Basel	Kinderbeauftragte
Furrer Robert	VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell	St. Gallen	Geschäftsleiter Sektion SG/App.
Geering Günther	KSP Glattal	Zürich	Präs. Schulwegsicherung
Graf Beatrice	Pro Velo	Schaffhausen	Geschäftsführerin



Gräni Erwin	Luzerner Polizei	Sursee	Verkehrsinstruktor
Gruber Karl	Stadt Zürich	Zürich	Projektleiter
Haug Ruedi	Gemeindeverwaltung Stäfa	Stäfa	Leiter Fachbereich Sicherheit
Hiltebrand Moritz	stadt raum verkehr, Birchler + Wicki	Zürich	Sachbearbeiter
Hinrikson Stefan	Kantonspolizei Thurgau	Frauenfeld	Verkehrsinstruktor
Hürlimann Franz	Stadt Sursee	Sursee	Sachbearbeiter Tiefbau/Verkehr
Hüttenmoser Marco	Netzwerk Kind und Verkehr	Muri	Koordinator
Illi Heinz	Stadt Dietikon	Dietikon	Sicherheits- und Gesundheitsvorstand
Iseli Patrick	Ville de Porrentruy	Porrentruy	Travaux publics / Dessinateur genie civil
Jost Christian	Kantonspolizei Bern	Bern	Verkehrsinstruktor
Judt Thomas	Planungsamt Stadt Thun	Thun	Projektleiter
Jungo Gisèle	Bundesamt für Gesundheit BAG	Bern	Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Kauffmann Virginie	Büro für Mobilität AG	Bern	Projektleiterin
Kaufmann Felix	Etat de Fribourg	Fribourg	Responsable transports scolaires
Kernen Jean-Luc	Ville de La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	Directeur
Kiener Stefan	Bundesamt für Strassen ASTRA	Ittigen	Projektleiter
Komatzi Lippmann Michèle	Schule Erlenbach	Erlenbach / ZH	Elternratsdelegierte
Krautkraemer Stefan	Elternrat Aarwangen	Aarwangen	Leiter Projektgruppe Schulwegsicherung
Lampart Christoph	Bezirk Küssnacht am Rigi	Küssnacht am Rigi	Raum- und Verkehrsplaner
Lang Tom	Stadt Biel	Biel	Leiter Zentrale Dienste Schule & Sport
Lehmann Christian	Gemeinde Lyss	Lyss	Abteilungsleiter
Leippert Anouk	Canton du Jura	Delémont	
Leyvraz Anne-Claude		Chailly	
Lippuner Christoph	Ernst Basler + Partner AG	Zürich	Projektleiter
Lippuner Marcel	Tiefbauamt Stadt Zürich	Zürich	Projektleiter
Lütold Ursula	Koch + Partner	Laufenburg	Bauverwalterin
Lütolf Ibolyka	Einwohnergemeinde Cham	Cham	Verkehrstechnik
Manz Barbara	Kindergarten/Primarschule Münchenstein	Münchenstein	Schulleitung
Marmier Marco	Police Municipale du Grand-Saconnex	Le Grand-Saconnex	
Meyer Heidi	Bundesamt für Strassen ASTRA	Bern	
Milone Antonio	Einwohnergemeinde Cham	Cham	Projektleiter Verkehr
Möckli Rolf	Einwohnergemeinde Jegenstorf	Jegenstorf	Stv. Bauverwalter
Monney Florent	Ville de Genève	Genève	Collaborateur technique
Morgenthaler Heinz	Police de la Ville de Neuchâtel	Neuchâtel	Responsable education routière
Moser Martina	Gemeinde Freienbach	Pfäffikon	Leiterin Jugendkontaktstelle
Muller Pascal	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Basel	Zeichner
Nagel-Petrucci Paola	Bureau-Conseil ATE	Genève	Chef de projet
Neubert Anke	Schule Buchs	Buchs	Mitglied Schulkommission
Neuhaus Patrick	Stadt Wetzikon	Wetzikon	Stadtplaner
Niederer Andreas	Roland Müller Küssnacht AG	Küssnacht	Verkehrsplaner
Noack Dorina	Stadt Bern	Bern	Projektleiterin/Verkehringenieurin
Noël Fabien	Ville de Fribourg	Fribourg	
Paillard Roger	Stadt Schaffhausen	Schaffhausen	Bereichsleiter Bildung
Planzer Beat	Baudirektion Uri	Altdorf	Projektleiter
Plüss Stefan	TCS Sektion Bern	Ittigen	Schulungsleiter
Pochon Mathieu	Fussverkehr Schweiz	Zürich	
Rappo Bruno	Kantonspolizei Freiburg	Granges-Paccot	Chef-Stv. Verkehrserziehung
Rebetez François	Municipalité de Porrentruy	Porrentruy	Dir. Travaux publics / Urbanisme / Environnement
Remy François	Commune de Bulle	Bulle	Agent de police communale
Rohrer Norbert	Gemeinde Stansstad	Stansstad	Gemeinderat
Roth-Zeltner Denise	Zeltner Ingenieure AG	Belp	Raumplanerin



Rothlin Markus	Gemeinde Freienbach	Pfäffikon	Schulratsmitglied
Rouiller Alain	Bureau-Conseil ATE	Genève	Responsable Bureau-Conseil ATE
Rudin Daniel	Stadtbauamt Aarau	Aarau	Projektleiter Verkehrsplanung
Rufer Erika	Pädagogische Hochschule SG	Sargans	Dozentin
Ruff Kurt	Gemeinde Langnau i.E.	Langnau i.E.	
Schild Peter	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen	Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK
Schmid Christoph	Gemeinde Schwyz	Schwyz	Abteilungsleiter Tiefbau
Schmid Hans	Stadt Sursee	Sursee	
Schmid Heinz	Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun	Projektleiter
Schnegg Susann	Schule Richterswil	Richterswil	Schulpflege
Schnetzler Kai	Kanton Aargau	Aarau	Projektleiter Verkehrssicherheit
Schwerzler Anna	Klimabündnis Tirol	Innsbruck	Geschäftsführerin
Sele Georg	VCL Verkehrs-Club Liechtenstein	Vaduz	Präsident
Sprenger Claudine	Spiel mit Raum	Wetzikon	
Stäheli Andreas	Pestalozzi & Stäheli	Basel	
Steger Albert	Stadtpolizei Dietikon	Dietikon	Polizeichef-Stellvertreter
Stucki Adrian	Strittmatter Partner AG	St. Gallen	Sachbearbeiter Verkehrsplanung
Terrani Christina	GMT-SI	Bioggio	Geschäftsleiterin
Tissot Jean-Claude	Commune de Bulle	Bulle	Chef de la police communale
Treier Priska	Schule Richterswil	Richterswil	Schulverwaltung
Uebersax Barbara	Gemeinde Wittinsburg	Wittinsberg	Gemeinde- und Schulrätin
Van der Klink Anne-Chantal	Etat de Vaud	Lausanne	Coneillère en développement organisationnel
Voruz Eric		Morges	
Vuitel Carine	Service de la santé publique	Fribourg	Collaboratrice scientifique universitaire
Wälchli Philipp	Gemeinde Riehen	Riehen	
Walder Stefan	Kanton Zürich	Zürich	Projektleiter
Weber Adrian	B+S Ingenieur AG	Bern	Bauingenieur/Verkehrsplaner
Wegmann Simon	Suter ▪ von Känel ▪ Wild ▪ AG	Zürich	Projektleiter
Weissert Martin	Kantonspolizei Zürich	Zürich	
Wermelinger Hug Anita	Elternforum Uetikon am See	Uetikon am See	
Wicki Stephan	Gemeinde Triengen	Winikon	Gemeinderat
Widrig Tobias	Gemeinde Meggen	Meggen	Projektleiter
Wiederkehr Roland	Stiftung Road Cross	Zürich	Projektleiter
Wild Martin	Stadtpolizei Zürich	Zürich	Verkehrsinstruktor
Wuffli Sherom	Regionalpolizei Zofingen	Zofingen	Verkehrsinstruktorin
Wünsch Alexander	Glaser Saxer Keller AG	Bottmingen	Ingenieur
Wyss Stefan	Bundesamt für Sport BASPO	Magglingen	Programmleiter schule.bewegt
Zaccaria Catherine	Ville de Lausanne	Lausanne	Coordinatrice des Pédibus de Lausanne
Zemp Ernst	Zuger Polizei	Zug	
Zürcher Tonja	VCS-Sektion beider Basel	Basel	
Zurschmiede Jonas	Basler & Hofmann	Zollikofen	Projektleiter
Zutter Stefanie	Regionalpolizei Zofingen	Zofingen	Verkehrsinstruktorin



Abstracts der Referate

Die jeweiligen PowerPoint-Präsentationen finden Sie unter www.schulwegtagung.ch





Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz

Prof. Dr. Ruth Kaufmann-Hayoz, Psychologin, IKAÖ Interfakultäre Koordinationsstelle für allgemeine Ökologie, Universität Bern.

Die Ausführungen stützen sich hauptsächlich auf ein interdisziplinäres Forschungsprojekt¹, das 2008/09 im Auftrag des Bundesamts für Strassen durchgeführt wurde. Das Projekt sollte einen Beitrag zur besseren Berücksichtigung der Anliegen und Bedürfnisse von Kindern in der verkehrsplanerischen Praxis leisten, wobei der Fokus auf dem Schulweg von Primarschulkindern lag. Durch Aufarbeitung der Literatur, eine repräsentative Befragung von Eltern in der ganzen Schweiz sowie drei Fallstudien von Schulhäusern in der deutschsprachigen Schweiz (u.a. mit Mobilitätsprotokollen der Kinder und verkehrstechnischen Analysen im Umfeld der Schulhäuser) wurden eine praxisgerechte Zusammenfassung vorhandener Forschungsergebnisse aus verschiedenen Disziplinen, repräsentative und aktuelle Daten aus der Schweiz sowie eine anschauliche Beschreibung typischer Verhältnisse bei Primarschulen erzielt. Im Vortrag werden ausgewählte Ergebnisse des Projekts präsentiert.

Das selbstständige Zurücklegen des Schulweges ist traditionell eine der «Entwicklungsaufgaben», die Kinder mit der Einschulung, d.h. im Alter von 5 bis 7 Jahren, zu bewältigen haben. Mit dem Schulweg legen Kinder nicht nur eine Strecke zurück, denn der Schulweg bietet vielfältige Erlebnis-, Erfahrungs- und Lerngelegenheiten. Unsere Daten zeigen, dass fast alle Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg geniessen und am liebsten nicht von Erwachsenen begleitet werden möchten. Vor allem in der deutschsprachigen Schweiz erreichen die Kinder tatsächlich einen hohen Grad an selbstständiger Mobilität in Bezug auf den Schulweg. Gesamtschweizerisch wird knapp jedes fünfte Kind mehrmals pro Woche mit dem Auto zur Schule gefahren. Als Grund für das Chauffieren geben die Eltern in erster Linie praktische Überlegungen an, latent spielen aber auch allgemeinere Einstellungen zum Schulweg, der Mobilitätsstil sowie Sicherheitsbedenken eine Rolle. In den Fallstudien war die Länge des Schulwegs der wichtigste Faktor für häufiges Chauffieren. Es fanden sich in den Fallstudien keinerlei Hinweise darauf, dass die häufiger chauffierten Kinder sich in der Freizeit weniger bewegen oder sich in Körperkoordination, Sozialkompetenz oder räumlicher Vorstellung des Schulwegs negativ von jenen unterscheiden, die alle Schulwege aktiv zurücklegen.

Die grosse Mehrheit sowohl der Eltern als auch der Kinder schätzen ihren Schulweg als nicht gefährlich ein, wobei das Urteil der Kinder noch etwas positiver als das der Eltern ausfällt. Auch die verkehrstechnischen Analysen und Beobachtungen zeigen, dass die Schulwege im grossen Ganzen als sicher gelten dürfen. Dennoch gibt es lokal immer einzelne Gefahrenstellen, bei denen Handlungsbedarf besteht. Sehr oft geht es dabei um ungenügende Sichtverhältnisse, die nicht den spezifischen Eigenarten und Bedürfnissen von Kindern angepasst sind.

Um Kindern den Umgang mit dem Verkehr zu lehren und besonders jüngeren Kindern zu helfen, gefährliche Stellen sicher zu passieren, sind Pedibusse, Verkehrslotsen und ähnliche Massnahmen sinnvoll, sollten aber nicht zu dauerhaften Einrichtungen werden. Gefahrenstellen sollten so (um-)gestaltet werden, dass die Kinder sie nach einer begleiteten Übungsphase allein meistern können, und die Durchführenden sollten die Kinder nicht nur begleiten, sondern ihr Lernen unterstützen. Ziel ist die möglichst rasche Selbstständigkeit der Kinder und nicht die Erhöhung der Sicherheit durch permanente Begleitung.

¹ Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R., Albisser R. (2010). Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bern: Bundesamt für Strassen.



Sicherheit auf dem Schulweg aus Sicht der bfu

Claude Morzier, Dipl. Ing. ETH, Berater Verkehrstechnik, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung

Die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg muss global angegangen werden. Es geht nicht darum, einzelne Probleme zu lösen. Das Schulwegnetz ist als Ganzes und unter Einbezug der verschiedenen Fortbewegungsmittel zu betrachten. Dabei sind alle Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen, die mit den Schulkindern interagieren.

Jedes Jahr verunfallen etwa 2000 Kinder zwischen 0 und 14 Jahren im Strassenverkehr. Rund ein Sechstel von ihnen auf dem Schulweg. Das Thema ist und bleibt heikel, und die Eltern haben hohe Erwartungen, wenn es um die Sicherheit auf dem Schulweg geht. Das grösste Risiko tragen Kinder zwischen 5 und 9 Jahren auf dem Fussweg und die 9- bis 14-Jährigen als Velofahrer. In jedem Fall aber bergen Strassenüberquerungen das grösste Gefahrenpotenzial.

Im Idealfall werden bei der Planung von Schulen und neuen Wohnquartieren auch die Schulwege berücksichtigt. Die Planung möglicher neuer Schulinfrastrukturen in Zusammenhang mit HarmoS muss ebenfalls ein angemessenes Schulwegkonzept beinhalten.

Meistens wird die bfu jedoch mit bestehenden Situationen konfrontiert, die es zu verbessern gilt. Die Analyse der Sicherheit auf dem Schulweg beginnt mit einer Analyse der Schulwege. Diese werden zunächst identifiziert und dann auf Grund der benützten Transportmittel analysiert und die gefährlichen Stellen hervorgehoben.

Die Gefahrenstellen hängen vor allem von der Länge des Schulweges, der Anzahl und den Bedingungen bei Strassenüberquerungen und Linksabbiegesituationen ab (Sichtverhältnisse, Verkehr, Strassenbreite, Geschwindigkeit usw.).

Die zu treffenden Massnahmen ergeben sich zum einen aus der Infrastruktur und betreffen die Verkehrstechnik (Zone 30, Strassenüberquerungen, Verkehrsberuhigung). Zum anderen betreffen sie die Organisation (Patrouilleure, Pedibus) und die Beeinflussung des Verhaltens der Schulkinder durch die Verkehrserziehung.

Die bfu-Sicherheitsdelegierten in den Gemeinden beraten die Behörden und die Bevölkerung und stellen den Kontakt zu den bfu-Spezialisten her (siehe www.bfu.ch unter der Rubrik «Sicherheit in den Gemeinden»).

Die bfu stellt den Behörden zudem eine umfangreiche Dokumentation zur Verfügung sowie praktische Ratschläge für die Gesamtanalyse. Die bfu kann in Zusammenarbeit mit allen Interessierten angemessene Massnahmen vorschlagen und bietet Unterstützung sowohl bei der Verkehrserziehung der Schülerinnen und Schüler als auch für die Personen, die mit der Verkehrserziehung beauftragt sind.

Weitere Informationen: www.bfu.ch



Kinder im Verkehr – zu Fuss

Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Zu Fuss gehen als natürlichste Art der Fortbewegung

Neugier und Bewegung sind angeborene Bedürfnisse. Sie führen dazu, dass ein Kind sich entwickeln kann. Damit Neugier und Bewegung zur Entfaltung kommen, braucht es Raum, äussere Anregungen und soziale Impulse. Zu Fuss gehen macht den Kindern Spass und selbständig unterwegs sein, ist unabdingbar, um zu einer autonomen Person zu reifen.

Zu Fuss heute

Die öffentlichen Bereiche sehen heute anders aus als früher. Die Wohnquartiere sind für die Bedürfnisse des Verkehrs gebaut, jeder freie Platz ist mit parkierten Autos verstellt. Dies hat seine Konsequenzen:

- «Verhäuslichung»: Kinder verbringen mehr Zeit zu Hause und sind weniger unterwegs.
- «Inselhüpfen» / «Korridorsurfen»: Ihre Freizeit verbringen Kinder auf sicheren Inseln (eigene Wohnung, öffentlicher Spielplatz, Sportplatz etc.). Damit sie diese Inseln erreichen können, werden sie meist begleitet, manchmal werden sie auch mit dem Auto transportiert.

Wie viel zu Fuss?

Glücklicherweise sind die Kinder immer noch häufig zu Fuss unterwegs. Rund 52% aller Wege und 70% aller Schulwege werden ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt. Dieser Anteil ist über die Jahre erstaunlich stabil geblieben.

Bei 450'000 Schülerkindern zwischen 6 und 12 Jahren, die ihren Schulweg bewältigen müssen, liegt es auf der Hand, dass das Thema Schulwegsicherung wichtig ist. Aber es gilt darauf hinzuweisen, dass dies nur ein Ausschnitt der Gesamtmobilität der Kinder darstellt. Eine Unfallauswertung im Kt. Zürich hat ergeben, dass ca. 1/3 aller Unfälle auf dem Schulweg geschehen, aber 2/3 in der Freizeit.

Wechselwirkung Kind ↔ Verkehr

Wenn wir uns also um die Sicherheit und um die gesunde Entwicklung unserer Kinder kümmern, müssen wir nicht nur die Schulwege isoliert betrachten, sondern insgesamt kindergerechte räumliche (Verkehrs-) Strukturen anstreben. Dass der Verkehr nicht nur direkt durch die Gefährdung, sondern auch indirekt einen machtvollen Einfluss auf die Entwicklung unserer Kinder hat, ist inzwischen gut belegt. Beispiele dazu:

- In der Stadt dürfen über 1/4 der Kinder bis 5 Jahre Haus und Wohnung nicht allein verlassen. In Landgemeinden dürfen sogar 1/3 der Kinder Wohnung, Haus und eigenen Garten nicht unbegleitet verlassen.
- Kinder aus «schlechten» Wohnumfeldern ohne Möglichkeiten zum selbständigen Spiel im Freien werden von den Kindergartenlehrpersonen bezüglich der sozialen Fähigkeiten deutlich schlechter beurteilt.
- In «guten» Wohnumfeldern in der Stadt haben 5-Jährige im Durchschnitt 9 Spielkameraden. In «schlechter» Umgebung schrumpfen die Spielkameraden auf durchschnittlich 2 bis 3 Kinder.
- Ist das Wohnumfeld gut, vermindert sich der Fernsehkonsum bis um das Sechsfache.

Bedeutung gebauter Umwelt berücksichtigen

- Wohnumfelder aufwerten und für jüngere Kinder unbegleitet beispielbar machen
- Strassenraum der Umgebung steht den Kindern zur Verfügung:
 - Referenzmodell: Begegnungszonen
- Vernetzung der Strassenräume
 - Referenzmodell: flächenhaft verkehrsberuhigte Wohnquartiere mit Tempo-30-Zonen.

Weitere Informationen: www.fussverkehr.ch und www.kindundumwelt.ch



Verkehrserziehung an Schulen

Romeo Wälti, Verkehrsinstruktor, Kantonspolizei Bern

Einleitung

Wenn wir von Verkehrserziehung sprechen, dann sprechen wir auch von Gefahren im Strassenverkehr. Die Verkehrserziehung respektive Verkehrssinnbildung setzt sich mit dem Sinn der Bildung sowie den momentanen Gegebenheiten im Strassenverkehr auseinander.

Erwachsene Menschen planen und realisieren Wohneinheiten und die damit verbundenen Strassenzüge. Dabei entstehen Dörfer und Städte. Diese wiederum werden durch neue Strassen miteinander verbunden. Diese erwachsenen Menschen haben nicht immer dieselbe Einstellung respektive Meinung. Dabei gilt es, und das ist eine unserer Lebensaufgaben, einen gesunden Mittelweg zu finden. Diesen zu finden, wird bildlich durch das uns allen bekannte Yin Yang (Dualität) dargestellt.

Was geplant und realisiert wurde, muss mit den schwächsten Verkehrsteilnehmenden, den Kindern, geschult werden. Wir arbeiten mit den momentanen Situationen und vermitteln die aus unserer Sicht besten Lösungen für die «Kleinsten» und schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Einige Beispiele reflektiere ich an der Tagung in Freiburg. Wenn eine Situation realisiert wurde, stellt das die momentane Realität dar. Wächst die Erkenntnis daraus, dass eine neue Verkehrsführung nicht der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden entspricht, löst das einen nächsten Prozess aus. Während dieser Phase gehen die Kinder aber immer noch in den Kindergarten oder in die Schule. So wird den Kindern viel Flexibilität abverlangt.

Schulung

Den ersten persönlichen Kontakt mit der Polizei hat ein Mensch in der Regel im Kindergarten. Dort lernen wir gemeinsam «stufengerecht», wie man sich im Strassenverkehr verhalten sollte. Die Kinder sind ehrlich und direkt, wenn sie auf das Verhalten der Menschen im Strassenverkehr angesprochen werden (Müsterchen).

Viele Themen wie WaLuLoLo (warte, luege, lose, loufe), Sichtbarkeit (sehen und gesehen werden), nie mit Fremden gehen, fahren mit einem fahrzeugähnlichen Gerät (FäG) oder Velo, die wichtigsten Bestandteile am Velo, Signale und Markierungen, Vortrittsrechte im Strassenverkehr, korrektes Linksabbiegen mit dem Velo, beinhalten unsere Ausbildungen bis zur 5. Realklasse. Die Unter- und Mittelstufenklassen beenden die Kinder mit dem Abschlusstest respektive dem Radfahrtest.

In der Oberstufe konfrontieren wir die Jugendlichen mit folgenden Themen: Selbst- und Mitverantwortung (Vorbildfunktion), anthropogene (durch den Menschen beeinflusste) Umweltbelastungen, der Regelkreis (Mensch / Technik / Umwelt), der Verkehrsbewährung (Verkehrsbewährungspyramide), Rechte und Pflichten nach Strassenverkehrsgesetz (SVG), Medikamente, Alkohol, Kiffen und Fahren (Drogen) sowie dem Versicherungsregress. In der Zeit vieler Veränderungen, bedingt es sich laufend neu zu orientieren und entsprechend anzupassen. Diese interessante Herausforderung nehmen wir sehr gerne an. Gemeinsam finden wir garantiert den «gesunden» Mittelweg.

In jeder Stufe behandeln wir direkt oder indirekt den Schulweg respektive das Verhalten auf dem Weg von A nach B und wieder zurück.



Erfahrungen auf dem Schulweg: ein Sicherheits- und ein Gesundheitsproblem

Anne-Claude Demierre, Staatsrätin FR, Direktorin für Gesundheit und Soziales

Der Schulweg ist ein wichtiger Abschnitt auf unserem Lebensweg. Doch mit der Zunahme des Verkehrs und den damit verbundenen Gefahren haben sich die Bedingungen auf dem Schulweg in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Die Kinder können sich nicht mehr so sorglos und frei im Strassenverkehr bewegen, wie das ihre Eltern oder Grosseltern früher gekonnt haben. Heute verunfallen täglich mehr als fünf Kinder auf Schweizer Strassen. Bei Kindern sind Verkehrsunfälle sogar die Todesursache Nummer eins. Ein Viertel aller Unfälle, die Kinder betreffen, ereignen sich auf dem Schulweg.

Daher ist es ganz wichtig, dass Kinder ohne Angst und ohne Gefahren in die Schule gehen können. Wenn der Schulweg eine positive Erfahrung sein soll, muss man ihn entsprechend sicher gestalten. Zum Glück sind verschiedene Initiativen ins Leben gerufen worden, um die Risiken abzubauen. Der Pedibus gehört zu den erfolgversprechendsten Projekten. Dank dem Pedibus denkt man beim Schulweg an gegenseitige Hilfe, Schulung des Verantwortungsbewusstseins, Sicherheit und Spass.

Bislang haben sich die staatlichen Behörden um die Sicherheit der Kinder gekümmert. Aber die Unfallverhütung ist nicht der einzige Grund für die Behörden, beim Thema Schulweg Alternativen zum individuellen motorisierten Verkehr zu unterstützen. Im Kanton Freiburg sieht auch das kantonale Aktionsprogramm «Gesundes Körpergewicht» vor, andere Fortbewegungsmittel zu fördern. Denn die Unterstützung der Pedibus-Linien oder der Ausbau von Velowegen hilft auch, Gesundheitsprobleme zu lösen.

In der Schweiz ist jedes fünfte Kind übergewichtig; das sind fünf Mal mehr Kinder als vor zwanzig Jahren. Gemäss der Weltgesundheitsbehörde WHO haben 40% aller Kinder im Vorschulalter Kreislaufprobleme oder einen niedrigen Blutdruck. Weltweit sind die motorischen Fähigkeiten der Kinder in den letzten Jahrzehnten gesunken. Die körperliche Aktivität ist deshalb ein wichtiger Faktor im Kampf gegen Übergewicht und Fettleibigkeit bei unseren Kindern. Daher ist es auch wichtig, die Strategien zur Entwicklung der sanften Mobilität zu unterstützen, damit die Kinder vermehrt zu Fuss in die Schule gehen oder mit dem Velo fahren.



Bewegungsräume für Kinder als Teil der kantonalen Aktionsprogramme

Quinta Schneiter, Gesundheitsförderung Schweiz

In allen industrialisierten Ländern haben Übergewicht und Adipositas sowohl in der erwachsenen Bevölkerung als auch bei Kindern und Jugendlichen in den letzten zehn bis zwanzig Jahren stark zugenommen. Auch die Schweiz ist davon betroffen.

Gemäss aktuellen Daten aus dem BMI-Monitoring von Gesundheitsförderung Schweiz dürfte – über alle untersuchten Kantone, Städte und Schulstufen betrachtet – fast jede/r fünfte Schüler/in in der Schweiz übergewichtig, und rund jede/r 25. adipös sein. Die neusten Zahlen weisen zwar auf eine gewisse Stabilisierung hin. Das jetzige Niveau ist und bleibt erschreckend hoch und der Handlungsbedarf ist weiterhin gross! Übergewicht und Adipositas haben dramatische Auswirkungen auf die Betroffenen, aber auch auf die Gesellschaft:

- Übergewicht in der Kindheit erhöht das Risiko von Übergewicht im Erwachsenenalter: ca. 40% der im Alter von 7 Jahren übergewichtigen Kinder werden später zu übergewichtigen Erwachsenen, bei 10- bis 13-jährigen adipösen Kindern sind es sogar 80%.
- Starkes Übergewicht verursacht bei Kindern wie bei Erwachsenen Bluthochdruck, führt zu für Herz-Kreislauf-Krankheiten typischen Gefässveränderungen, Atemstörungen und Diabetes Typ 2.
- Betroffene leiden aber auch unter psychischen Konsequenzen wie z.B. einem gestörten Selbstbild oder mangelndem Selbstvertrauen durch Diskriminierung und Stigmatisierung.
- Die vom Bundesamt für Gesundheit beauftragte Krankheitskostenstudie hat eine Zunahme von 2,6 Mrd. Franken im 2004 auf 5,8 Mrd. im 2009 durch gewichtsbedingte Krankheiten ergeben.

Die Ursachen der Übergewichtsproblematik sind vielfältig wie komplex: Energiedichte Nahrungsmittel und Süssgetränke werden günstig angeboten und stark beworben; Spielkonsolen, TV und Internet ersetzen eine aktive Freizeitgestaltung; die Bevorzugung privater und öffentlicher Transportmittel, fehlender Bewegungsraum und sichere Schulwege schränken die körperliche Mobilität ein, insbesondere die unserer Kinder. So lassen unter anderem die koordinativen und motorischen Fähigkeiten vieler Kinder zu wünschen übrig.

Kinder sollen sich mindestens eine Stunde pro Tag bewegen. Der Schulweg leistet nicht nur im Bereich der Bewegungsförderung einen täglichen Beitrag für die Gesundheit der Kinder. Studien zeigen, dass Kinder die zu Fuss zur Schule gehen auch in ihrem sozialen und emotionalen Wohlbefinden gestärkt werden und resistenter gegenüber Stress im Schulalltag sind.

Seit 2007 setzt Gesundheitsförderung Schweiz in mittlerweile 22 Kantonen Aktionsprogramme für ein gesundes Körpergewicht bei Kindern und Jugendlichen um, in welchen auch Schulwege und Bewegungsräume ein Bestandteil sind. Die Programme setzen auf nachhaltige Effekte durch integrative Ansätze auf Verhaltens- und Verhältnissebene, den Einbezug von unterschiedlichen Settings, Support- und Multiplikatorenssysteme sowie die langfristige Planung und Verankerung von Massnahmen.

Weitere Informationen: www.gesundheitsfoerderung.ch



Eine dynamische Initiative: der Pedibus

Françoise Lanci-Montant, VCS – Beratungsbüro Genf

Was ist der Pedibus?

Der Pedibus ist ein Schulbus auf Füssen, der die Kinder sicher in den Kindergarten und zur Schule bringt. «Gelenkt» wird er von einem Erwachsenen, meistens ist das ein Elternteil.

Wie ein Bus folgt auch der Pedibus einer festen Route mit Haltestellen und Fahrzeiten, die von den teilnehmenden Eltern nach ihren Bedürfnissen festgelegt wird. Der Pedibus basiert auf der gegenseitigen Unterstützung der Eltern, die gemeinsam dafür sorgen, dass ihre Kinder sicher in die Schule kommen. Der VCS und Verkehrssicherheitsexperten stehen den Eltern im Bedarfsfall zur Verfügung, um den sichersten Schulweg zu bestimmen.

Ein Schritt in Richtung Selbstständigkeit

Der Pedibus ist für Kinder gedacht, die noch zu klein sind, um über die Kompetenzen zu verfügen, die nötig sind, um sicher alleine zu Fuss in die Schule oder den Kindergarten zu gehen. Einerseits brauchen diese Kinder noch die Anwesenheit eines Erwachsenen, andererseits ist es wichtig, dass sie den Weg zu Fuss zurücklegen können. Damit erwerben sie genau die Kompetenzen, die es ihnen später erlauben, den Fussweg gefahrlos alleine zu machen. Der Pedibus ist also eine Art **Übergangslösung**, in der die Kinder **mehr Selbstständigkeit** erlangen.

Auf Initiative und unter Aufsicht der Eltern wird der Pedibus manchmal von älteren Kindern «gefahren». Damit lässt sich verantwortungsvolles und selbstständiges Handeln schulen. So wird der Pedibus zu einer sinnvollen Alternative zum «Elterntaxi».

Entwicklung in der Schweiz

Seit seiner Einführung 1999 in Lausanne erfreut sich der Pedibus in der ganzen Romandie grosser Beliebtheit. 2004 gründete der VCS, im Rahmen seiner Kampagnen zum Thema «Sicherer Schulweg», die «Coordination romande» zur Unterstützung des Pedibus. Diese Koordinationsstelle hilft Eltern, Gemeinden und Schulen bei der Einrichtung von Pedibus-Linien und unterstützt sie auch während des Schuljahres, wenn der Pedibus im Einsatz ist. Zudem kann man bei der Koordinationsstelle gratis Material zur Sicherheit der Kinder beziehen (Sicherheitsdreiecke, Gilets, Schilder usw.).

Zurzeit gibt es in der Romandie etwa 250 Pedibus-Linien: 45 im Kanton Genf, 40 im Wallis, 70 im Waadtland und 22 im Kanton Freiburg. Der Erfolg des Pedibusses geht sogar über die Schweiz hinaus: auch in Frankreich wurden mit Unterstützung des VCS zahlreiche Pedibus-Linien eingerichtet. Seit 2009 ist der Pedibus in der Deutschschweiz ebenfalls auf Erfolgskurs. In mehreren Deutschschweizer Kantonen nimmt die Zahl der Pedibus-Linien zu.

Pedibus – der Partner für einen sicheren Schulweg

Der Pedibus trägt in den Gemeinden und Quartieren, in denen er unterwegs ist, zur Sicherheit auf dem Schulweg bei und reduziert gleichzeitig die Zahl der Fahrzeuge in der Schulhaus-Umgebung.

Der Pedibus darf aber in keinem Fall ein Ersatz für Massnahmen oder Einrichtungen sein, die der Sicherheit des Schulweges dienen. Eigentlich gibt es den Pedibus auch nur dort, wo bereits ein sicherer Schulweg besteht. Die Einrichtung einer Pedibus-Linie ist also niemals eine Alternative für andere Massnahmen, die der Sicherheit auf dem Schulweg dienen.

Weitere Informationen: www.pedibus.ch



Das Velo auf dem Schulweg, «bike2school»

Marianne Fässler, Pro Velo

Ausgangslage

- Die Studie «Mobilität von Kindern und Jugendlichen»¹ von Daniel Sauter aus dem Jahre 2008 zeigt, dass die von Kindern und Jugendlichen zurückgelegten Wege seit 1995 um 40% zurückgegangen sind.
- Im September 2010 publizierte das IKAÖ der Universität Bern ein Forschungsprojekt², worin in einer Umfrage über 40% der Kinder angaben, sie würden gern mit dem Velo zur Schule fahren.
- Beobachtungen zeigen, dass viele Eltern Angst haben, ihre Kinder mit dem Velo zur Schule zu schicken. Zudem haben viele Schulen eine ungenügende Veloinfrastruktur. Auch gefährliche Strassenabschnitte verhindern die Nutzung des Velos, oder Behörden verbieten sogar das Velofahren auf dem Schulweg. Dadurch wird das frühzeitige Erlernen des Verhaltens im Verkehr verunmöglicht; Kinder und Jugendliche werden einer Gelegenheit beraubt, die tägliche Ration Bewegung in den Alltag zu integrieren.

Lösungsansatz

Nach dem Motto «Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr» hat Pro Velo Schweiz, der Dachverband der Velofahrenden, die Aktion «bike2school» lanciert, die 2010 zum dritten Mal national durchgeführt wurde. Die Marke der «grossen Schwester» «bike to work» verhilft auch der Aktion «bike2school» zu Publizität. Beide Aktionen haben das Ziel, das Velofahren als lustvolle Tätigkeit zu positionieren. Rund 3000 Schülerinnen und Schüler aus fast allen Schweizer Kantonen, die zum Teil auch Partner der Aktion sind, nehmen jährlich an der Aktion teil.

Wie funktioniert die Aktion «bike2school»?

Die Aktion «bike2school» findet im Schulquartal zwischen Sommer- und Herbstferien statt und dauert vier Wochen. Teilnehmen können Kinder und Jugendliche ab der 4. Klasse (und deren Lehrpersonen) bis und mit Sekundarstufe II. Wer den Schulweg mit dem Velo zurücklegt, sammelt Punkte und Kilometer im Wettbewerb um Team- und Einzelpreise.

Klassen, die während der Aktionszeit Begleitaktionen durchführen, können zusätzliche Punkte sammeln. Obwohl gerade die Organisation dieser eigentlich fakultativen Aktionen der arbeitsintensivste Teil von «bike2school» ist, sind es Begleitaktionen, welche die Aktion vertiefen und der ganzen Klasse (und nicht nur den mindestens 8 Teilnehmenden) den Umgang mit dem Velo näher bringen. Davon zeugen unzählige positive Reaktionen.

Ermuntert durch diese Feedbacks plant Pro Velo Schweiz für das nächste Schuljahr eine «bike2schoolbox», welche Inhalte der Aktion «bike2school» übernimmt und in überarbeiteter Form als Modul Schulleitungen, Lehrpersonen, Eltern und Kindern/Jugendlichen zur Verfügung stellt. Weiter setzt Pro Velo Schweiz alle Hebel in Bewegung, damit das Velofahren – analog der Westschweiz – im neuen Lehrplan 21 verankert wird.

Weitere Informationen: www.bike2school.ch

¹ Download unter www.langsamverkehr.ch/Materialien

² Der Verkehr aus Sicht der Kinder. Der Schulweg von Primarschulkindern in der Schweiz.



Videoanalysen – Chancen und Risiken auf Schulwegen

Rolf Steiner, verkehrsteiner ag, Bern

Schulweg als Chance

Beim Weg zur Schule ist nicht nur das Ankommen wichtig. Wie schon in anderen Referaten gezeigt, kann auf dem Schulweg auch Sozialkompetenz und Verkehrskompetenz erworben sowie die Gesundheit gefördert werden. Der Erwerb von **Sozialkompetenz** setzt das selbstständige Gehen zur Schule zu zweit oder in Gruppen voraus. Oft wird intensiv diskutiert, was wichtig für die Entwicklung des Kindes ist. Das hat aber zwangsläufig zur Folge, dass dem **Verkehrsgeschehen nicht die volle Aufmerksamkeit** geschenkt werden kann. Deshalb sind «fehlertolerante» Verkehrsanlagen¹ wichtig. Kinder sind sehr lernbegierig und folgsam, womit sich die grosse Chance bietet, selbständig im Verkehr unterwegs zu sein und die notwendige **Verkehrskompetenz** zu erwerben.

Beispiele wichtiger Risiken auf Schulwegen

Im Verkehr und insbesondere auf Schulwegen sind Kinder auch Risiken ausgesetzt. Auf folgende vier Themen wird im Referat anhand von Videosequenzen eingegangen: Verhalten in Gruppen, Fahrzeugähnliche Geräte (FäG), Sichtprobleme und Elterntaxis.

Sichtprobleme wegen schlecht geschnittenen Hecken, ungünstig platzierten Mauern und Plakaten und ähnlichem machen in der Regel bei entsprechenden Analysen in Gemeinden mindestens 1/3 der Schulweg-Gefahrenstellen aus. Diese Gefahrenstellen können oft mit wenig Aufwand entschärft werden. Sie bedürfen aber regelmässiger Überprüfung und müssen unbedingt aus der Augenhöhe von Kindern beurteilt werden.

Gespräche auf dem Schulweg sind essentiell, führen aber zu Verkehrsgefahren. Verhalten sich Schulkinder einzeln oft recht «verkehrsgerecht», wird es problematisch, sobald mehrere Kinder zusammen sind. Zum Beispiel werden Fußgängerstreifen – im Gespräch vertieft – oft ohne ausreichenden Kontrollblick betreten.

Die oben beschriebene wichtige soziale Funktion des Schulwegs kann auf der Strasse fatale Folgen haben. Gespräche auf dem Nachhauseweg finden dort statt, wo sich die Wege trennen – und dies ist oft beim Warteraum eines Fussgängerstreifens. Dadurch kann die Sicht auf querungswillige andere Kinder verdeckt werden und herannahende Autofahrer werden irreführt!

«**Elterntaxis**» sind ein zunehmendes Problem! Gut gemeint, aber zu wenig überlegt, ist die Fahrt mit dem Auto zur Schule oft kontraproduktiv. Nicht selten sind Elterntaxis die grösste Gefahr für die andern Kinder, die **zur gleichen Zeit** zu Fuss oder per Velo bzw. FäG unterwegs sind. Wenn auch nur einige Autos direkt vor dem Schulhausausgang auf Kinder warten, stellen sie eine grosse Gefahr für dazwischen herauskommende Kinder dar! **FäG** sind eine weitere Gefahrenquelle. Jüngere Kinder sind mit FäG bereits mit (zu) hoher Geschwindigkeit unterwegs. Sie sind sich dabei oft der Gefahren zu wenig bewusst (z.B. Konfliktgrün).

Fazit

- Kinder können zwar **lernen mit Verkehrsgefahren** umzugehen. Sie können sich auf dem Schulweg aber nicht zu 100% auf den Verkehr konzentrieren. Die Verkehrsanlagen müssen deshalb möglichst **fehlertolerant** sein, damit der Schulweg eine **sicheres Lern- und Übungsfeld** darstellen kann.
- **Schulwegsicherheit ist eine Daueraufgabe!** Sichtbehindernde Hecken wachsen immer wieder nach. Durch die rege Bautätigkeit entstehen immer wieder neue Gefahrenstellen.

Weitere Informationen: www.verkehrsteiner.ch

¹ Das Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers führt nicht zwingend zu einem Unfall, sondern kann, z.B. dank tiefen Geschwindigkeiten, von andern Fahrzeuglenkern kompensiert werden.



Herausforderung HarmoS – 110 Problemstellen in Muri bei Bern

*Ernst Soltermann, Leiter Umwelt & Verkehr, Bauverwaltung Muri bei Bern
Rolf Albisser, verkehrsteiner ag, Bern*

HarmoS erzeugt politischen Druck

Mit der Vereinbarung über die Harmonisierung der obligatorischen Schule (HarmoS-Konkordat) wird im Kanton Bern die Schule voraussichtlich neu organisiert und Kindergarten und Unterstufe werden zusammengeführt. Mit neuen Schülerzuteilungen in die Schulhäuser können für Kindergarten- und Unterstufenschüler neue Schulwege resultieren. Diese führen unter Umständen neu auch über stärker befahrene Strassen als zum bisherigen Quartierkindergarten, woraus sich neue Gefahrensituationen ergeben können. Mit der Motion Graham wurde deshalb Anfang 2009 die rasche Erarbeitung eines Konzepts zur Schulwegsicherung für Muri bei Bern gefordert.

Partizipatives Vorgehen – Ein Schlüssel zum Erfolg

Der Gemeinderat beauftragte die Verwaltung, ein Schulwegsicherheitskonzept zu erstellen, das neben einer detaillierten Analyse der Gefahrenstellen auch einen darauf abgestimmten Massnahmenplan enthält. Mit der Bildung einer kooperativen «Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit» wurde das Vorgehen mit Vertretern aller Schulen und Quartiere, der Bauverwaltung der Gemeinde und einem externen Ingenieurbüro (verkehrsteiner ag Bern) koordiniert. Damit wurde von Beginn an mit einer umfassenden Interessenbeteiligung ein partizipativer und transparenter Planungsprozess ausgelöst. Nach einer ausführlichen Instruktion von verkehrsteiner erfasste die «Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit» im Mai und Juni 2009 insgesamt 110 (!) Gefahrenstellen.

Auswertung und Überprüfung mit Fachleuten

Sämtliche Gefahrenstellen wurden von verkehrsteiner und Ernst Soltermann (Leiter Umwelt & Verkehr, Gemeinde Muri) vor Ort begutachtet. Ausgewählte Gefahrenstellen wurden an weiteren Begehungen mit Fachleuten der Gemeinde, der bfu, des Oberingenieurkreises II und der Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei im Detail überprüft. Alle Analyseergebnisse wurden in einem Bericht zusammengefasst und mit aussagekräftigen Fotos illustriert. Für die Gefahrenstellen wurden zeitlich priorisierte Massnahmenvorschläge zur Umsetzung unterbreitet. Der Bericht wurde mit Empfehlungen der «Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit» zu Händen des Gemeinderats überwiesen. Er wurde vom Gemeinderat Ende 2009 verabschiedet und dient in den nächsten Jahren als wichtiges Arbeitsinstrument.

Grundlagen für Schulwegsicherheit gelegt

Die Analyse der Gefahrenstellen und die Massnahmenvorschläge wurden anlässlich einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung im Mai 2010 der interessierten Öffentlichkeit präsentiert. Dabei fand die transparente Information und der partizipative Prozess grosse Anerkennung. Über weitere Informationskanäle wurden Eltern, Schulen und PolitikerInnen informiert.

Beim Massnahmen-Vollzug liegt die erste Priorität bei den vielen (Sofort-)Massnahmen, die wenig kosten und viel bewirken. Teure und zeitaufwändige Lösungen haben zweite Priorität. Alle Gefahrenstellen sollen innert 3 Jahren beseitigt werden.



«underwäx in Stans» – Sichere (?) Wege für Kinder

Jozef Lauwers und Kasi Sollberger, Elternforum/Dialog Schule Stans (DSS)



«underwäx in STANS!» entstand 2009/2010 aus einer Zusammenarbeit von Dialog Schule Stans (DSS), der Schulgemeinde und der Politischen Gemeinde Stans, der Kantonspolizei Nidwalden und dem Aktionsprogramm fitNOW.

Die gleichzeitige Einführung grossflächiger Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Zentrum von Stans sowie des zweijährigen Kindergartens führte an fast allen Elternabenden im Herbst 2009 zu Diskussionen und zu Anfragen an das Elternforum DSS. Auf Initiative von Dialog Schule Stans wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die anhand der Umfrage «Augenhöhe 1,20 m» bei rund 700 Kindergarten- und Primarschulkindern klären wollte, worin genau die Schwierigkeiten auf den genutzten Wegen liegen und wie Empfehlungen im Umgang mit der Ist-Situation aussehen könnten.

Die Arbeitsgruppe hat sich darauf geeinigt, die Sicherheit und das Wohlbefinden aller Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt zu stellen, auf politische Forderungen aber zu verzichten. Diese klare Grundhaltung hat in weiteren Projektphasen oft Türen geöffnet und war für den Erfolg des Projekts mitentscheidend.

In der Auswertung der Rückmeldungen wurde einerseits der Fokus auf die Faktoren der Verunsicherung aus Sicht der Kinder gelegt und Empfehlungen zum korrekten Verhalten zusammengestellt. Andererseits wurden Verkehrsorte in Stans, die in der Umfrage mehr als 20 Mal als «nicht ganz sicher» bewertet wurden, graphisch aufgearbeitet und in zwei interaktiven Karten «underwäx in STANS! als Fussgänger» und «underwäx in STANS! mit dem Velo» dargestellt und konkrete Empfehlungen zum sicheren Verhalten an diesen Orten erstellt. Das Besondere an den Karten ist, dass zusätzlich zu den von Polizei und Verkehrsplanern als anspruchsvoll deklarierten Verkehrsorten auch zusätzlich diejenigen ausgewiesen werden, die aus der Sicht der Kinder als unsicher empfunden werden. Alle Detailangaben zu Gestaltung, Resultaten und Auswertungen der Umfrage finden Sie auf unserer Homepage www.underwäx.ch.

In der Überzeugung, dass eine aktive Freizeitgestaltung mit viel Bewegung die Fähigkeiten massgebend fördert, die ein Kind für die Bewältigung seiner Schul- und Freizeitwege benötigt, wurde zudem in Zusammenarbeit mit fitNOW die Karte «underwäx in STANS! mit der Familie» mit empfehlenswerten Routen für FussgängerInnen/FäG-BenutzerInnen sowie Wege hin zu öffentlichen Sport- und Spielplätzen erstellt.

Im Bewusstsein, dass ein solches Projekt im Alltag nur zu Veränderungen führen kann, wenn es gelingt, möglichst grosse Teile der Bevölkerung für die Thematik zu sensibilisieren, wurden verschiedene Medien und Informationswege zur Publikation genutzt: Homepage / mehrseitiger Bericht im Informationsblatt STANS! / Dokumentationsordner für Lehrer, Polizei, Fahrlehrer, Fachpersonen und Interessierte / PowerPoint-Präsentationen für Lehrer und Behörden / Elternbriefe.

Als Höhepunkt wurde am 4. September der Aktionstag «underwäx in STANS!» durchgeführt, bei dem die Kinder sich auf sechs Aktionsplätzen nach Herzenslust bewegen und austoben und viele interessante Einblicke in die Welt der grossen Verkehrsteilnehmenden gewinnen konnten: hinter dem Steuer von Tretfahrzeugen als Autofahrer die Strasse kennenlernen, ihre Geschicklichkeit auf zwei Rädern testen und in der Fahrerkabine eines Lastwagens den toten Winkel aus der Sicht des LKW-Fahrers erfahren. Die ganze Bevölkerung war zudem eingeladen, sich auf dem Dorfplatz im BürgerInnen-Café über das Projekt und die Resultate der Umfrage zu informieren. Ein Internetcorner lud ein, direkt vor Ort auf die Homepage zuzugreifen.

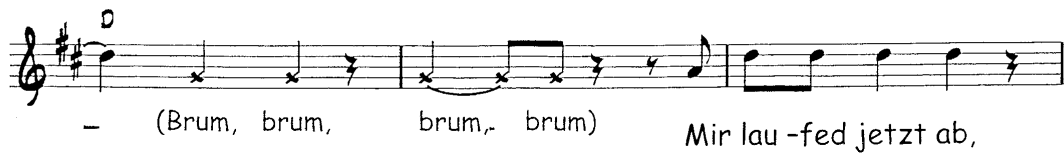
Weitere Informationen: www.underwäx.ch und www.fitnow.ch



Hey, stiiig i



Refrain



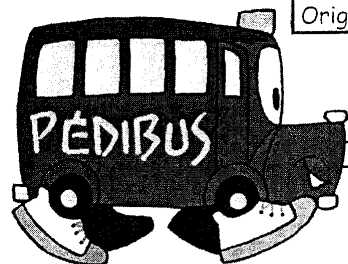
Strophe



Originaltonart: G-Dur

2. Strophe

Mitem Pedibus i Chendi laufe,
do muesi au kes Billet kaufe,
laufe und laufe, das macht fit
und isch sogar e riise hit.



Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch