

Daniel Sauter

«...weil die Autos so flitzen.»

**Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern
Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern**



ARF

ARBEITSGEMEINSCHAFT RECHT FÜR FUSSGÄNGER

ASSOCIATION DROITS DU PIETON

ADP 15

Daniel Sauter

«... weil die Autos so flitzen.»

**Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern
Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern**

**Arbeitsgemeinschaft
Recht für Fussgänger**



Impressum

- Herausgeberin:** Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ARF
Konzept und Text: Daniel Sauter, Soziologe
Fotos: Martin Leuzinger, Burgdorf
Gestaltung: Tatiana Wagenbach-Stephan, Zürich
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
**Beratung
und Mitwirkung:** Regine Bernet, Esther Dähler, Bettina Duc,
Susan Fillmore, Peter und Susann Gassner,
Daniel Grob, Verena Häberli, Eva Halter,
Marco Hüttenmoser, Bernhard Kägi,
Roman Kappeler, Ursula Matter, Michael Nollert,
Marlene Reust Sauter, Fritz Schär,
Heidi Schlumpf Steimer, Martin Schwarze,
Christa Vogel, Marie-Louise Wipf, Kurt Wyss, sowie
die Schülerinnen und Schüler der Klasse 3a des
Primarschulhauses Schlossmatt in Burgdorf
Auflage: 800 Exemplare
Bezugsquelle: Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ARF
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 01/383 62 40
Fax 01/383 97 88
ISBN: 3-9520290-1-7
Copyright: Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ARF
Zürich, 1997

Mitfinanziert durch:

FONDS FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
FONDS DE SECURITE ROUTIERE
FONDO DI SICUREZZA STRADALE



Inhaltsverzeichnis

Zum Inhalt 5

Vorbereitungsphase

Teil I: Ablauf einer Schulwegsicherung 7

Teil II: Den Schulweg verstehen 13

- 2.1 Die Bedeutung des Kindergarten- und Schulweges für die Kinder 14
- 2.2 Die Gefährdung der Kinder im Strassenverkehr 16
- 2.3 Anforderungen an die Schulwege und die Schulwegsicherung 22
- 2.4 Rechtliche Grundlagen der Schulwegsicherung 27

Analysephase

Teil III: Leitfaden zur Schülerbefragung 29

- 3.1 Allgemeines 30
- 3.2 Vorbereitung 31
- 3.3 Gestaltung des Fragebogens 36
- 3.4 Durchführung: Checkliste mit 10 Punkten 40
- 3.5 Auswertung 41
- 3.6 Beispiele für die Auswertung einzelner Fragen 44

Umsetzungsphase

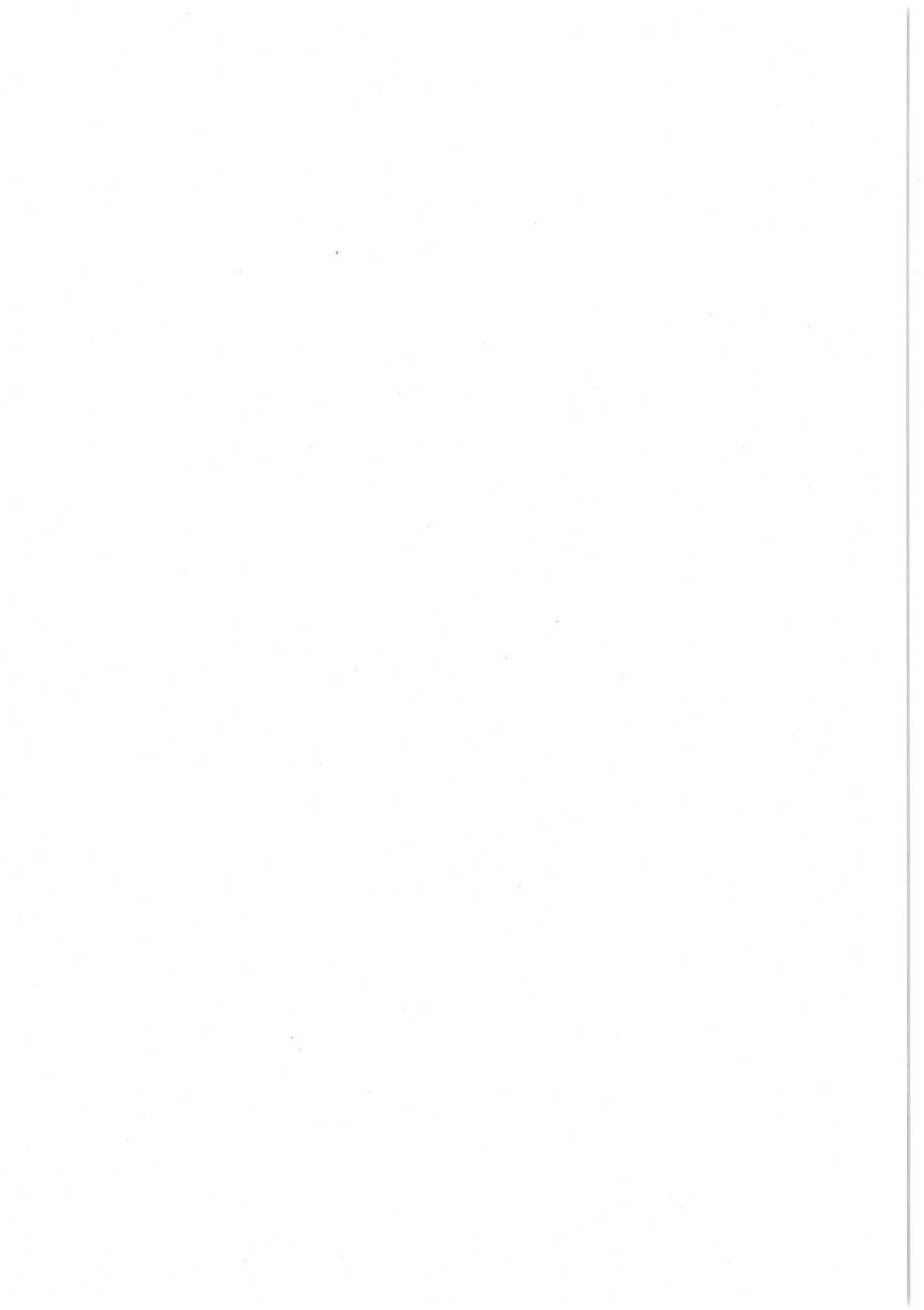
Teil IV: Von der Analyse zu den Massnahmen 61

- 4.1 Verknüpfung und Ergänzung der Befragungsergebnisse mit Grundlagendaten 62
- 4.2 Evaluation von Massnahmen 66
- 4.3 Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse 68
- 4.4 Schritte zur Umsetzung 70

Anhang

Teil V: Anhang 71

- 5.1 Muster-Informationsblatt für Lehrerinnen und Lehrer 72
- 5.2 Beispielbrief für Eltern 73
- 5.3 Adressen für Fachauskünfte 74
- 5.4 Weiterführende Literatur 75
- 5.5 Fussnoten 77
- 5.6 Zusammenfassung 79
- 5.7 Fragebogen zum Kopieren als Beilage



Zum Inhalt

Erinnern Sie sich, wie Sie auf Ihrem Schulweg zusammen mit Kameradinnen und Kameraden versuchten, die reifen Brombeeren jenseits des Gartenzauns von Frau Heiniger zu pflücken? Wissen Sie noch, wie der kauzige alte Mann namens Fritz ständig unverständlich vor sich hin murmelte? Haben Sie auch immer wieder gestaunt, wie flink die italienischen Maurer, Backstein auf Backstein schichteten, so dass der neue Lebensmittelladen bald fertig war und Sie Ihr Geld auf dem Nachhauseweg in «Fünfer-Mocken» investieren konnten? Oder erinnern Sie sich an den Verkehrsunfall Ihres Klassenkameraden Markus, der mit Blaulicht abgeholt werden musste, aber glücklicherweise mit einem Arm- und einem Beinbruch davon kam? Und teilten Sie nicht schon mit Ihrer heute besten Freundin den Schulweg, stritten zuweilen und vertrauten sich später wieder Geheimnisse an?

Wir alle erinnern uns an angenehme und unangenehme Schulwegerlebnisse. Diese Erfahrungen sind oft tief in uns verankert. Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg.

Mit dem wachsenden Motorfahrzeugverkehr und der damit zunehmenden Gefährdung hat sich in den letzten Jahrzehnten auch der Schulweg verändert. Die Kinder können sich nicht mehr so unbeschwert und frei wie früher bewegen. Überall wird von ihnen Konzentration verlangt: in der Schule, zuhause und auf der Strasse. Die kindliche Bewegungsfreude wird immer mehr eingeschränkt. Damit die Kinder sicher zur Schule gelangen, holt sie mancherorts ein Schulbus ab. Darin hat man ruhig zu sitzen. Viele Eltern begleiten ihre Kinder. Die Angst um ihre Sicherheit gehört sowohl in der Stadt wie auf dem Land zu den grössten Ängsten der Eltern.

Damit der Schulweg wieder zum Erlebnis wird, muss er sicherer werden. Das heisst, die Kinder müssen ohne Angst und ohne Gefährdung in die Schule gelangen können. Zum Erreichen dieses Ziels ist die Mitarbeit der Kinder wesentlich. Sie sind die Expertinnen und Experten des Schulwegs, den sie mehrmals pro Tag zurücklegen und dessen mögliche Gefahren sie – nur schon wegen ihrer Grösse – aus einer anderen Perspektive beurteilen als die Erwachsenen.

Die vorliegende Schrift will Eltern, Elterngruppen, Schul- und Gemeindebehörden, Planungsfachleuten, Lehrerinnen und Lehrern, kurz: allen, die sich mit der Schulwegsicherung befassen, eine Grundlage und Hilfestellung für ihre Arbeit geben. Die Schrift ist in vier Teile gegliedert:

- Der erste Teil gibt einen *Überblick* darüber, was zur Schulwegsicherung gehört, wie sie abläuft und welche Möglichkeiten es für das Engagement von Eltern und Elterngruppen gibt.
- In einem zweiten Teil werden die *Anforderungen* an sichere und erlebnisreiche Schulwege formuliert. Besonders erläutert werden einerseits die Bedeutung des Schulweges für die Entwicklung der Kinder und andererseits die Gefahren, denen sie im heutigen Strassenverkehr ausgesetzt sind.

- Der dritte Teil konzentriert sich auf die Darstellung einer *Schülerbefragung* als einem Teil der Schulwegsicherung. Das Vorgehen wird leitfadentartig vorgestellt und ist vor allem für diejenigen Personen gedacht, die selber eine Befragung durchführen wollen.
- Im vierten Teil werden einige Ideen zur Öffentlichkeitsarbeit und zur *Umsetzung* präsentiert. Ein ausführlicher Anhang mit Beispielbriefen, einem Literatur- und Adressverzeichnis sowie einem herausnehmbaren Fragebogen runden die Schrift ab.

Ohne die tatkräftige Mithilfe und Beratung durch viele interessierte Personen – Freunde, Fachleute, engagierte Eltern/-vereine – wäre die Herausgabe der Schrift nicht möglich gewesen. Ich danke allen für ihren wertvollen Beitrag.

Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser wünsche ich viel Erfolg bei Ihrem Engagement für sichere Schulwege!

Daniel Sauter

Teil I

Ablauf einer Schulwegsicherung



Die Sicherung der Kindergarten- und Schulwege gehört zu den Aufgaben jeder Gemeinde. Mit der Pflicht der Kinder, den Kindergarten- und Schulunterricht zu besuchen, erwächst der Gemeinde und den Schulbehörden auch die Verpflichtung, für sichere Wege zu sorgen. Die Erfahrung zeigt, dass dabei die Initiative sehr oft von betroffenen Eltern ausgeht, weil sie die Gefahren für ihre Kinder bewusster wahrnehmen.



Die Schulwegsicherung besteht aus verschiedenen Elementen und Phasen. Sie orientiert sich in groben Zügen entlang dem in Abbildung 1 dargestellten Ablauf¹. Dieser Ablauf ist sinnvoll für eine umfassende Schulwegsicherung wie sie jede Gemeinde – z.B. im Rahmen einer Ortsplanungsrevision – durchführen sollte. Je nach Situation laufen dabei einzelne Schritte parallel oder werden übersprungen. Eltern, die selber aktiv werden wollen und nur beschränkte Zeit und Mittel zur Verfügung haben, werden sich auf ein oder einige wenige Elemente einer Schulwegsicherung beschränken müssen.

Der folgende Teil gibt einen kurzen Überblick über die Inhalte einer Schulwegsicherung und verweist auf die Kapitel, in denen die einzelnen Punkte vertieft behandelt sind. Die speziell an Eltern gerichteten Hinweise sind jeweils kursiv gedruckt.

Vorbereitungsphase

Konzept

Für jede Gemeindebehörde, Schulbehörde oder Elterngruppe beginnt die Schulwegsicherung mit Fragen nach dem Ziel und den eigenen Möglichkeiten:

Wo sollen wir beginnen?

→ Teil I, Seite 8



- Was wollen wir erreichen? Wollen wir eine Übersicht über die Schulwegsicherheit in der ganzen Gemeinde erstellen oder in erster Linie eine gefährliche Stelle sanieren?
- Wie wollen wir unser Ziel erreichen? Schülerbefragung, Unfallauswertung, Petition etc.
- Wieviel Zeit und Geld können wir einsetzen?
- Vor allem bei freiwilligem Engagement: Wo liegen unsere Stärken und Vorlieben?
- Welche Arbeiten scheinen uns am sinnvollsten und erfolgversprechendsten?

Was bedeutet der Schulweg für die Kinder?

→ Teil II, Seite 13

Den Schulweg verstehen

Bevor man sich in die Arbeit stürzt, sollte man seinen eigenen Wissensstand zum Thema à jour bringen, sich informieren und dokumentieren. Adressen von Institutionen, die sich mit Schulwegsicherung beschäftigen, regelmässig Publikationen dazu herausgeben und Beratungen anbieten, sind im Anhang aufgeführt. Es wird Ihnen nicht entgehen, dass das Thema aus verschiedenen

Blickwinkeln betrachtet wird. Diskutieren Sie in der Eltern- oder Arbeitsgruppe die verschiedenen Perspektiven.

Hinweis für Eltern: Die Sensibilisierung und Information der Bevölkerung sowie gegebenenfalls der Behörden kann ebenfalls zu diesem Zeitpunkt eingeleitet werden, z.B. mit Zeitungsartikeln, Vorträgen, LeserInnenbriefen, einem Stand am Strassenfest etc. Die Öffentlichkeitsarbeit wird im Verlauf der Schulwegsicherung immer wichtiger.

Zusammenarbeit und Koordination mit bestehenden Gremien

Es ist wichtig, allenfalls schon bestehende Kommissionen und Arbeitsgruppen von Schul- oder Gemeindebehörden, die sich mit dem Thema Verkehr befassen, zu konsultieren und die Arbeiten gegebenenfalls zu koordinieren.

Hinweis für Eltern: Elterngruppen sollten frühzeitig das Gespräch suchen und wenn möglich die Zusammenarbeit mit den Schul- und Gemeindebehörden anstreben. Dies erleichtert die Arbeit und erhöht die Chancen einer späteren Umsetzung der erarbeiteten Resultate.

Zusammenstellen von Grundlagen

Je nach dem gewählten Tiefgang der Schulwegsicherungsarbeit sind zahlreiche Grundlagendaten miteinzubeziehen, beispielsweise

- die Einzugsgebiete der Schulen
- der Plan mit dem vorhandenen und geplanten Fuss- und Velowegnetz
- die Daten zum Verkehrsaufkommen, wobei alle Verkehrsarten, also Fussgänger-, Velo-, Motorfahrzeug- und öffentlicher Verkehr, berücksichtigt sein sollten
- die Geschwindigkeitsmessungen der Polizei
- Angaben zur zukünftigen Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Gemeinde.

Diese Unterlagen werden teilweise bereits in der Analysephase benötigt, teilweise auch erst später, wenn es um die Verknüpfung und Ergänzung der Resultate der Umfrage mit diesen Grundlagendaten geht.

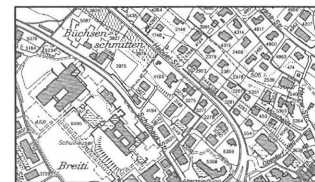
Hinweis für Eltern: Für eine Elterngruppe dürften vor allem die Schul-Einzugsgebiete, der Fuss- und Velowegplan sowie die Geschwindigkeitsmessungen interessant sein. Diese Angaben können je nachdem bei den Schulbehörden, der Gemeinde oder der Polizei erfragt werden. Geschwindigkeitsmessungen kann man auch selber durchführen, falls diese Daten nicht vorhanden oder erhältlich sind.



Mit wem sollen wir zusammenarbeiten?
→ Teil III, Seite 30



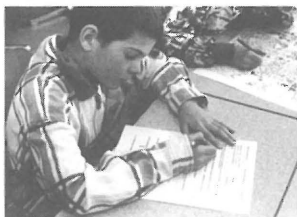
Welche Unterlagen brauchen wir?
→ Teil III, Seite 30 und
→ Teil IV, Seite 62



Analysephase

Wie finden wir heraus, wo es für die Kinder gefährlich ist?

→ Teil III, Seite 33



Feststellen von Gefahrenstellen

Um herauszufinden, wo die Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet sind, kann eine Unfallauswertung erste Anhaltspunkte geben. Diese Grundlage reicht allerdings nicht aus, da z.B. die Unsicherheit und Angst der Kinder in der Unfallstatistik nicht ersichtlich wird.

Die beste Form, um Gefahrenstellen zu erkennen, ist die Befragung der Schülerinnen und Schüler. Bei den Kindergartenkindern werden auch die Eltern in die Befragung einbezogen. Das Vorgehen wird im Teil III Schritt für Schritt beschrieben. Neben den Angaben der Kinder können auch Hinweise aus der Bevölkerung, z.B. von alten Leuten, nützlich sein.

Umsetzungsphase

Welche Zusatzinformationen sind für uns nützlich?

→ Teil IV, Seite 62

Verknüpfung und Ergänzung der Befragungsergebnisse mit Grundlagendaten

Wenn die Gefahrenstellen bekannt sind, können die Ergebnisse mit den anderen Grundlagendaten verknüpft werden. So kann das Wissen um Lücken im Fusswegnetz oder von Geschwindigkeitsübertretungen auf einzelnen Strassenstücken wichtige Interpretationshilfen für die Antworten der Kinder liefern. Zugleich bildet diese Auswertung die Basis für Massnahmenvorschläge.

Welche Massnahmen können wir vorschlagen?

→ Teil IV, Seite 65



Evaluation von Massnahmen

Auf der Grundlage der Analyse werden geeignete Massnahmen geprüft. Das können bauliche, organisatorische, verkehrstechnische oder anders geartete Massnahmen sein. Wichtig ist dabei, dass man den Blick auf das Ganze offenhält und keine Kurzschlüsse zieht. Was beachtet werden sollte, wird im Kapitel 4.2 dargelegt. Für konkrete Massnahmen besteht eine grosse Literatur, die auch bereits realisierte Beispiele umfasst. Einige der im Anhang aufgeführten Institutionen sind gerne bereit, Sie zu beraten.

Wie machen wir unsere Ergebnisse bekannt?

→ Teil IV, Seite 67

Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse

Nach all der geleisteten Arbeit ist es Zeit, die Ergebnisse und Folgerungen in einem Bericht festzuhalten und zu veröffentlichen. Natürlich kann ein solcher Bericht auch bereits nach der Schülerbefragung verfasst und deren Resultate präsentiert werden. Über den Bericht hinaus sind Veranstaltungen wie eine Pressekonferenz, ein Diskussionsabend oder eine Ausstellung denkbar. Es geht um die Sensibilisierung und Information der Bevölkerung und der Behörden, nicht zuletzt im Hinblick auf die Umsetzung der Massnahmen.

Umsetzung von Massnahmen

Alle bisherigen Arbeiten sind nur von beschränktem Nutzen, wenn sie am Schluss von der Gemeinde nicht umgesetzt werden. Die Gemeinde hat viele Möglichkeiten zur Umsetzung, sei es kurzfristig mit provisorischen Massnahmen oder mittel- und langfristig mit baulichen Umgestaltungen.

Hinweis für Eltern: Falls die Gemeinde nicht von sich aus weiterarbeitet, kann man die Umsetzung mit Begehren in Form von Initiativen und Petitionen oder Anträgen an der Gemeindeversammlung voranbringen. Erfahrungsgemäss braucht diese Phase viel Ausdauer, Geduld, Beharrlichkeit und Überzeugungskraft. Meist kommt erst nach und nach ein Umdenken in Gang. Das ständige Dranbleiben und Vortreiben ist für einen späteren Erfolg unabdingbar. Hier wirkt es sich positiv aus, wenn die Verantwortlichen der Gemeinde bereits in einer frühen Phase einbezogen worden sind und den bisherigen Ablauf begleiten konnten.

Wie setzen wir die Massnahmen um?

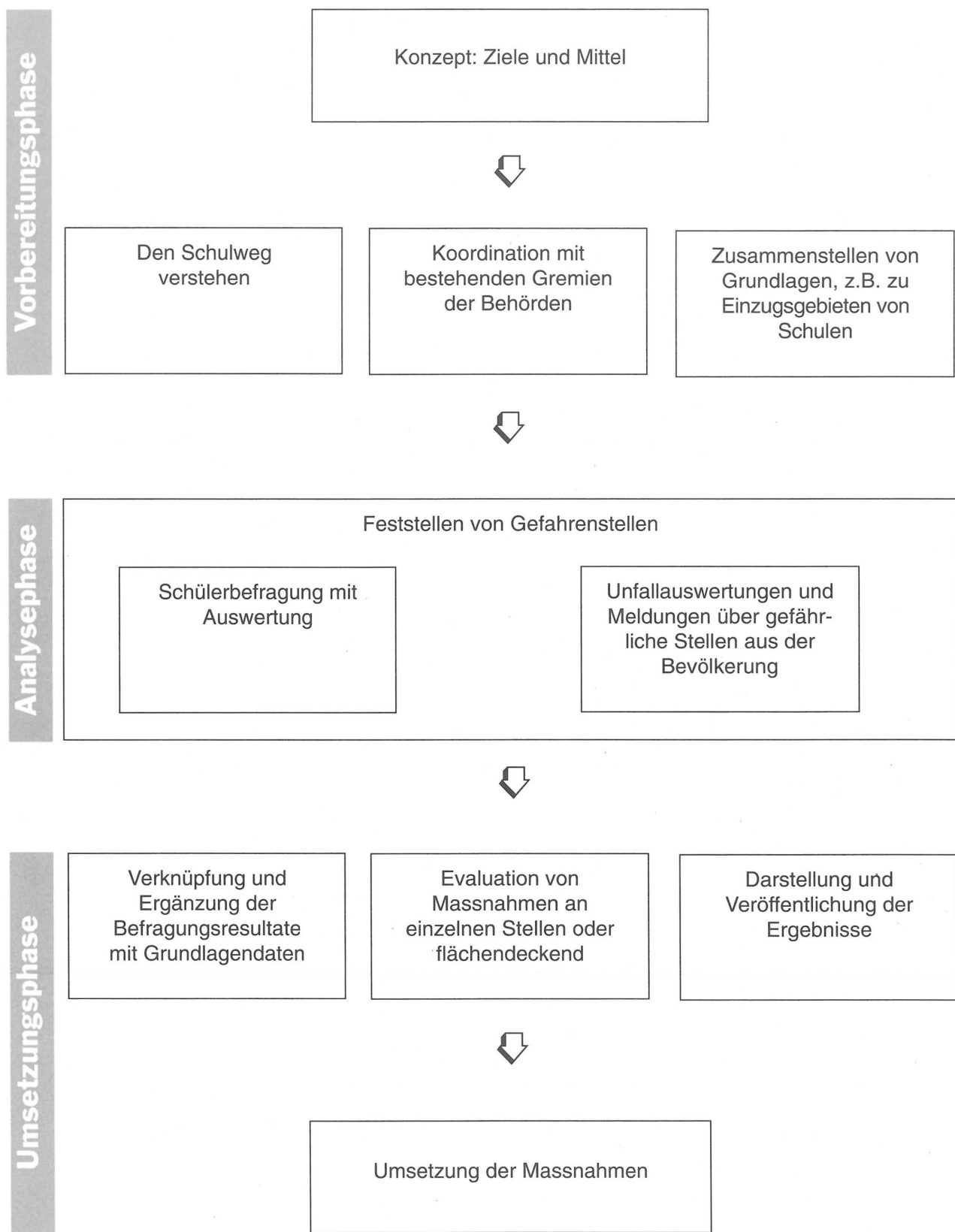
→ Teil IV, Seite 69



Zeichnung: Erik Liebermann

Sicherheit und Erlebnis auf dem Schulweg...

Abb. 1: Ablauf einer Schulwegsicherung



Teil II

Den Schulweg verstehen



Erlebnis und Sicherheit bedingen sich auf dem Schulweg gegenseitig: Ohne Sicherheit keine Erlebnisse und ohne Erlebnisse keine Sicherheit. Von diesem Zusammenhang handelt der zweite Teil. Er ist als Hintergrundinformation für das weitere Vorgehen, insbesondere auch für die Umsetzung von Massnahmen gedacht.

2.1 Die Bedeutung des Kindergarten- und Schulweges für die Kinder

Der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung des Kindes von grosser Bedeutung². Mit dem Eintritt in die Schule erhält der Tag einen fixen Ablauf. Der Stundenplan gibt Schulbeginn, Schulschluss und die dazwischenliegenden, kurzen Pausen vor. So bleibt dem Kind der Schulweg als einer der Freiräume, die es braucht: Das Kind ist weg von zuhause, aber nicht in der Schule. Es unterliegt keiner direkten Eltern- oder Lehrerkontrolle, ist damit ungezwungen, kann sich frei fühlen.

Der Schulweg ist ein Freiraum für das Kind.

Die Freiheit fängt im Kleinen an, indem die Kinder beispielsweise ihre Gangart und ihren Rhythmus selber wählen: springen, hüpfen, verweilen etc. Sie bestimmen, mit welchen Dingen sie sich befassen wollen. Sie entdecken Neues, machen Bekanntschaften mit anderen Menschen – sympathischen und weniger sympathischen – sie erleben die verschiedenen Tages- und Jahreszeiten und sie können Pflanzen und Tiere beobachten. Erleben und Lernen sind eng miteinander verknüpft. Die sinnlichen und spielerischen Umwelterfahrungen bringen das Kind der Erwachsenenwelt näher; es wächst langsam in sie hinein. Das Kind beginnt, an der Welt teilzuhaben und gewinnt dadurch an Identität.

Erleben und Lernen sind auf dem Schulweg eng miteinander verknüpft.

Kinder gehen ihren Schulweg nicht gern alleine. In Gruppen lässt sich der Weg spielend zurücklegen – mit Wettrennen, Fang-, Versteck- und Neckspielen. Zusammen wird gesprochen, gestritten, gespielt, etwas gekauft usw. Gesprächsstoff sind Ereignisse und Probleme aus dem Kinderalltag. Die Schule mit ihren Hausaufgaben, Prüfungen und Noten ist ebenso ein Thema wie Fernsehen und private Dinge, z.B. Geheimnisse. In diesen Gesprächen werden manchmal auch die Grenzen und Tabus ausgelotet, z.B. Themen wie Sexualität und Ungehorsam.

Kinder gehen gerne zusammen mit anderen Kindern zur Schule.

Kinder benutzen in der Regel verschiedene Schulwege. Die Wahl hängt dabei von unterschiedlichen Faktoren wie Kameradinnen und Kameraden, Jahreszeiten, momentanen Stimmungen usw. ab. Damit sie nicht alleine gehen müssen, nehmen viele Kinder Umwege in Kauf oder gehen zusammen mit KameradInnen, die sie nicht einmal besonders gut mögen. Verführerische Wege sind auch solche mit Herausforderungen: »Geheimwege«, spannende Routen oder Hindernisse, die nur durch Klettern oder Kriechen zu bewältigen sind.

Kinder mögen verschiedene und abwechslungsreiche Schulwege.

Der Kindergarten- und Schulweg ist also mehr als nur der Weg zwischen zuhause und der Schule, er ist Erlebnis-, Lern- und Sozialisationsweg. Dort erwerben die Kinder wichtige Fähigkeiten, sie gewinnen an motorischer Beweglichkeit und an Selbständigkeit, lernen Situationen richtig einschätzen und bekommen Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Dies alles sind unverzichtbare Voraussetzungen, um sich auch im Verkehr zurechtzufinden. Der Schulweg ist in diesem Sinn ein Stück unentbehrlicher Lebens- und damit auch Verkehrsschulung.

Auf dem Schulweg erwerben die Kinder wichtige motorische Fähigkeiten, die im Strassenverkehr unverzichtbar sind.



Schulwegerlebnisse

Mein Schulweg

«An der Habüelstrasse wohnt ein Esel, der Ninia heisst. Wenn ich vorbeilaufe, ruft er laut I-a, I-a, I-a. Das freut mich sehr.» 3. Klässlerin

«An meinem Schulweg gefällt mir, dass ich mit meinem Freund laufen kann. Dass mein Freund bei jedem Wetter wartet.» 4. Klässler

«Ich muss nicht an grossen Strassen entlang laufen, sondern benütze immer kleine Schleichwegelein.» 4. Klässlerin

«Ich habe einen kurzen und langweiligen Schulweg, deshalb gefällt er mir nicht.» 6. Klässler

... ist gefährlich ...

«Weil die Autos so flitzen» 2. Klässler

«Dort muss ich über die Strasse und die Autos rasen wie wild.» 2. Klässlerin

«Weil die Autos dort so schnell um die Ecke gerast kommen.» 3. Klässler

«Weil ich dort über die Strasse gehen muss. Dort parkieren manchmal Autos und dann seh ich nicht wenn ein Auto kommt.» 4. Klässler

«Es sind einfach gefährliche Ränke.» 5. Klässler

2.2 Die Gefährdung der Kinder im Strassenverkehr

Kinderunfälle im Strassenverkehr

Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr sieben Kinder verletzt oder getötet.

Ein Viertel aller Kinderunfälle sind Unfälle auf dem Schulweg.

Kinder und Betagte sind als Fussgänger am meisten gefährdet.

Hauptstrassen sind besonders gefährlich.

Täglich werden in der Schweiz sieben Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren im Strassenverkehr verletzt oder sogar getötet. Rechnet man die Dunkelziffer dazu, d.h. die Unfälle, die nicht der Polizei gemeldet werden, so ist diese Zahl noch viel höher³. Verkehrsunfälle gehören bei Kindern bis neun Jahren nach wie vor zu den häufigsten Todesursachen.

Rund ein Viertel aller Kinderunfälle sind Schulwegunfälle. Pro Jahr werden 1'300 Kinder auf dem Schulweg verletzt, wobei die Dunkelziffer berücksichtigt ist⁴. Bis zum Alter von 9 Jahren sind Kinder im Verkehr besonders stark als FussgängerInnen gefährdet. Mit höherem Alter nehmen die Velounfälle markant zu⁵.

Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil haben die 5 bis 9-jährigen Kinder neben den Betagten ein rund fünfmal so grosses Risiko zu Fuss zu verunfallen als eine erwachsene Person.

Kinder verunfallen vor allem innerorts. Hier wohnen und spielen sie, hier gehen sie zur Schule und entdecken ihren Wohn- und Lebensraum. Rund zwei Fünftel der Kinder verunfallen an einer Hauptstrasse, was vor allem auf den dichteren Verkehr und die höheren Geschwindigkeiten zurückzuführen ist. Hauptstrassen bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit im Rahmen der Schulwegsicherung.

Abb. 2: Verunfallte Kinder nach Alter

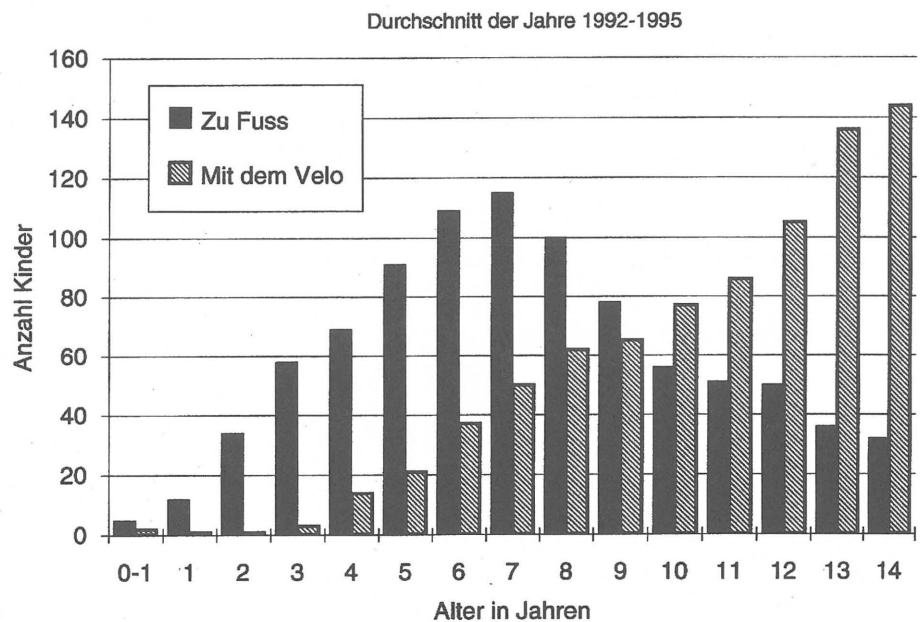
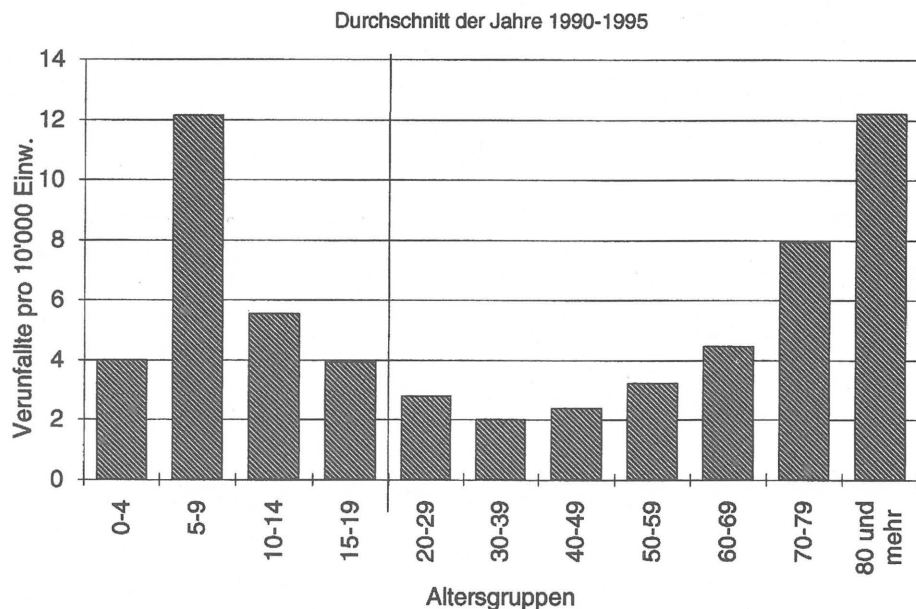


Abb. 3: Verletzte und getötete FussgängerInnen pro 10'000 EinwohnerInnen



Vergleicht man die Unfallhäufigkeit in der Stadt mit derjenigen auf dem Land, so zeigt sich, dass in der Stadt im Verhältnis zur Bevölkerung mehr Kinder verletzt werden. Auf dem Land werden sie aber öfter schwer oder gar tödlich verletzt⁶. Je kleiner die Gemeinde, desto grösser wird der Anteil der schwer verletzten Kinder an den Unfallopfern. Die Schulwegsicherung ist gerade auch in Landgemeinden von grösster Wichtigkeit.

Weniger häufige, aber folgenschwere Unfälle auf dem Land.

Gründe für die Gefährdung der Kinder

Strukturen der Verkehrswelt

Die Verkehrswelt ist von ihrer Struktur her grösstenteils auf die Erwachsenen und insbesondere die Motorisierten unter ihnen zugeschnitten. Während beispielsweise alle Strassen ein zusammenhängendes Netz bilden, werden die Wege der FussgängerInnen immer wieder durch Fahrbahnen unterbrochen. Für FussgängerInnen und vor allem für Kinder bedeutet dies viele, teilweise gefährliche Überquerungen von Fahrbahnen. Oft fehlen Zebrastreifen und Mittelinseln, die die Überquerung der Strasse erleichtern könnten. Lichtsignalanlagen werden nach wie vor so geschaltet, dass abbiegende Motorfahrzeuge gleichzeitig mit den FussgängerInnen grünes Licht haben. Dies überfordert und gefährdet die Kinder. Problematisch sind zudem Fahrzeuge, die illegal auf dem Trottoir oder anderen Fussgängerflächen abgestellt werden und die Kinder zwingen, auf die Strasse auszuweichen. Auch die Kommunikation mit den FahrzeuglenkerInnen ist für die Kinder ein grosses Problem. Die getönten und spiegelnden Scheiben der Autos verunmöglichen ihnen ins Autoinnere zu sehen und mit dem Lenker oder der Lenkerin Augen- oder Handzeichenkontakt aufzunehmen. Insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge ist eine Kommunikation zwischen FussgängerIn und LenkerIn praktisch ausgeschlossen.

Die Strukturen der Verkehrswelt sind auf die Erwachsenen und Motorisierten ausgerichtet. Die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern ist wegen der Bauweise und der Geschwindigkeit der Fahrzeuge kaum möglich.



Kinder halten sich mehr im Freien auf als Erwachsene.

Kinder sind dem Verkehr aus physischen Gründen noch nicht gewachsen.

Verhalten der Kinder

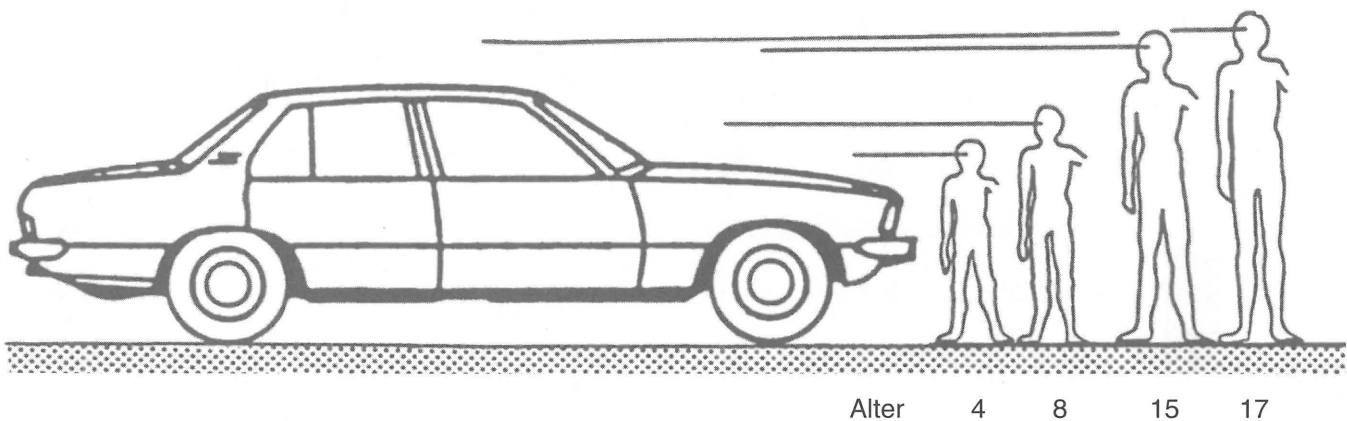
Kinder haben eine hohe Verkehrsteilnahmezeit. Sie sind rund zwei- bis dreimal solange im Freien unterwegs wie die Erwachsenen⁷. Auf dem Schulweg legen sie erstaunlich grosse Strecken – meist zu Fuss – zurück. In Muri, einer Ortschaft im Kanton Aargau mit rund 6'000 EinwohnerInnen, hat die Schülerbefragung ergeben, dass alle Kinder zusammen täglich über 7'300 Kilometer zurücklegen⁸. Dies bedeutet, dass sie in einer Schulwoche kilometermässig annähernd den Erdball einmal umkreisen.

Kinder verfügen im Weiteren über eine beschränkte Leistungsfähigkeit. Sie können wegen ihrer Grösse meist nicht über parkierte Autos hinwegsehen oder sich einen Überblick über eine Verkehrssituation verschaffen. Sie haben grosse Schwierigkeiten beim Schätzen von Grössen, Distanzen und Geschwindigkeiten. Kinder hören nicht genau, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt, und sie haben Mühe, links und rechts sowie Wichtiges und Unwichtiges auseinanderzuhalten. Generell fehlt ihnen die Erfahrung zur Einschätzung von Verkehrssituationen⁹. Nicht zuletzt ist die Welt der Kinder in vielem eine Phantasiewelt. Andererseits sind auch sie – wie wir Erwachsenen – mit grossen und kleinen Problemen beschäftigt: eine danebengegangene Rechnungsprüfung, eine Demütigung durch einen Kameraden oder die Lehrerin, Konflikte im Elternhaus etc. Diese Probleme und Stimmungen tragen auch die Kinder in den Verkehr hinein. Die Verkehrswelt verlangt von den Kindern eine dauernde Konzentration und Unterdrückung ihres Bewegungsdranges, was ihnen naturgemäss sehr schwer fällt.



Kinder verhalten sich im Strassenverkehr nicht so unberechenbar, wie ihnen immer wieder unterstellt wird. Verschiedene Studien¹⁰ zeigen, dass sich Kinder im Verkehr alle Mühe geben, vorsichtig zu sein. Trotz dieser Anstrengungen und Vorsichtsmassnahmen scheitern sie an ihren Möglichkeiten. Was gegen aussen oft als Unaufmerksamkeit, Spontaneität und Unberechenbarkeit erscheint, ist eine Überforderung durch die Verkehrssituation. Unsere Wahr-

Abb. 4: Grösse der Kinder im Vergleich zur Höhe eines Personenwagens¹¹





Kinder verhalten sich oft vorsichtiger als FahrzeuglenkerInnen. Was als Unberechenbarkeit erscheint, ist häufig Überforderung.

nehmung ist diesbezüglich stark durch Unfallmeldungen in den Medien geprägt, die fast ausschliesslich aus der Perspektive der FahrzeuglenkerInnen berichten. Bekanntestes Beispiel ist die Situation eines Kindes, das hinter einem parkierten Auto die Strasse überqueren will. In den Zeitungsmeldungen heisst es jeweils, das Kind sei unvermittelt hinter dem parkierten Fahrzeug hervorgerannt. Trotz Schnellbremsung habe der Fahrzeuglenker die Kollision nicht mehr verhindern können. Das Kind erscheint als unvorsichtig, während der Fahrzeuglenker trotz allem Bemühen, den Unfall nicht mehr vermeiden konnte. Aus Sicht des Kindes sieht die Situation ganz anders aus: Bevor es die Strasse überquerte, versuchte es sich zu vergewissern, dass kein Auto kommt. Wegen des parkierten Fahrzeugs sah es aber nur einen Teil der Strasse. Als es loslief, tauchte unvermittelt ein Auto vor ihm auf.

Verhalten der Erwachsenen

Auch die Erwachsenen haben ihre Leistungsgrenzen. Das menschliche Auge kann höchstens drei Punkte pro Sekunde fixieren. Bei hohen Geschwindigkeiten und bei vielen wahrzunehmenden Eindrücken – wie dies innerorts oft der Fall ist – wird das Auge überfordert: es «übersieht» z.B. das Kind am Strassenrand. Zudem verleiten der gut ausgebaute Strassenraum und die passive Sicherheit des Autos (Airbag, ABS etc.), die FahrzeuglenkerInnen nicht selten zu einer erhöhten Geschwindigkeit und Risikobereitschaft. Wie bei den Kindern spielt auch bei Erwachsenen die Unaufmerksamkeit eine Rolle, denn auch sie tragen ihre Stimmungen in den Verkehr hinein, sind oft müde, presiert oder frustriert.

Auch Erwachsene haben ihre Leistungsgrenzen und sind teilweise unaufmerksam.

Hauptsächliche Probleme von Kindern im Verkehr

- Zu hohe Geschwindigkeiten des Motorfahrzeugverkehrs
- Breite Strassen ohne Querungshilfen wie z.B. Fussgängerstreifen und Mittelinseln
- Gleichzeitig grünes Licht für FussgängerInnen und abbiegende Motorfahrzeuge
- Fehlende Trottoirs oder andere Schutzvorkehrungen
- Unübersichtliche Querungsstellen z.B. in Kurven
- Nichtbeachten der Signalisation oder Gesetzesregelungen durch MotorfahrzeuglenkerInnen (z.B. Vortrittsrecht am Zebrastreifen)
- Grosse Verkehrsmengen (Schwierigkeit, eine Lücke im Verkehrsfluss für die Strassenüberquerung zu finden)
- Illegal auf dem Trottoir oder anderen Fussgängerflächen geparkte Fahrzeuge, die die Kinder zur Umgehung auf die Strasse zwingen
- Parkplatzausfahrten

2.3 Anforderungen an die Schulwege und die Schulwegsicherung

1. Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder ihren Schulweg ohne Angst (subjektiv sicher) und ohne Gefährdung (objektiv sicher) allein oder mit Kameradinnen und Kameraden zurücklegen können.

Die Angst veranlasst viele Eltern, ihre Kinder vermehrt zu begleiten, sie mit dem Auto in die Schule zu fahren, Lotsendienste zu organisieren oder die Kinder gar nicht mehr draussen spielen zu lassen¹². Diese Reaktion der Eltern ist individuell verständlich und richtig, führt aber langfristig und im Gesamteffekt nicht zu mehr Sicherheit, sondern ist im Gegenteil kontraproduktiv.

Kinder, die wegen des Verkehrs nicht allein hinaus oder in die Schule können, werden in ihrer körperlichen und sozialen Entwicklung gehemmt.

Kinder zu begleiten oder sogar mit dem Auto in die Schule zu fahren, führt langfristig zu einem Teufelskreis von immer mehr Unsicherheit.

- Kinder brauchen das Spiel und die Bewegung im Freien und auf dem Schulweg, um jene motorischen Fähigkeiten zu erwerben, die für sie im Verkehr (über-)lebenswichtig sind. Studien haben ergeben, dass fünfjährige Kinder, die wegen des Verkehrs nicht allein ins Freie können, in ihrem Sprachverhalten, in ihrer Motorik, ihrer Konfliktfähigkeit und Selbständigkeit deutlich zurückgeblieben sind gegenüber Kindern, die hinaus können. Auch ihre sozialen Kontakte sind um ein Mehrfaches geringer¹³.
- Durch die Begleitung wird das Problem teilweise nur hinausgeschoben, denn früher oder später müssen die Kinder lernen, sich selbständig im Verkehr zu bewegen.
- Das Fahren der Kinder in die Schule bringt einen Teufelskreis in Gang. Mit dem höheren Verkehrsaufkommen werden – vor allem vor dem Schulhaus – andere Kinder gefährdet, die dann aus Sicherheitsgründen wiederum von ihren Eltern in die Schule gefahren werden (müssen).



- Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit und die zunehmende Begleitung der Kinder führen dazu, dass die Unfallzahlen zurückgehen. Das ist an sich erfreulich. Nur erscheint so der Strassenverkehr für die Kinder immer sicherer, obwohl er keineswegs sicherer wird. Entsprechend sinkt die Bereitschaft der Verantwortlichen, etwas für die Schulwegsicherheit zu unternehmen. Konkret kann das in einer Gemeinde so aussehen: Wegen der ständigen Begleitung der Kinder werden an einer gefährlichen Kreuzung keine Unfälle mehr gezählt. Die Gemeinde verschiebt deshalb die geplante Sanierung oder sagt sie ganz ab, was umso verlockender ist, als der Frondienst der Mütter ja nichts kostet.

Wenn Eltern die Kinder begleiten und deswegen die Unfallzahlen zurückgehen, erscheint der Strassenverkehr immer sicherer, obwohl er keineswegs sicherer wird.

Das Dilemma der Eltern, die einerseits aus Sorge um die unmittelbare Sicherheit ihre Kinder begleiten und andererseits damit langfristig kontraproduktiv wirken, muss mit einer guten Schulwegsicherung aufgelöst werden.

2. Der Schulweg muss besonders aus der Perspektive der Kinder betrachtet werden.

Der Einbezug der Perspektive der Kinder in die Schulwegsicherung ist aus verschiedenen Gründen sehr wichtig: Erstens haben Kinder, wie beschrieben, schon aus physischen Gründen eine andere Sicht im Verkehr. Zweitens sehen Erwachsene mit ihrer Routine und Erfahrung oft Probleme nicht mehr, die Kinder überfordern können. Drittens muss auch die Vielfalt der Wege, die die Kinder begehen, einbezogen werden. Der Wunsch nach Abwechslung und Begleitung durch Kameradinnen und Kameraden lässt viertens die Kinder nicht immer den direktesten Weg nehmen. Sie gehen grosse Umwege und halten sich nicht unbedingt an die vom Gemeindepolizisten oder Verkehrsinstruktor vorgegebene Route.

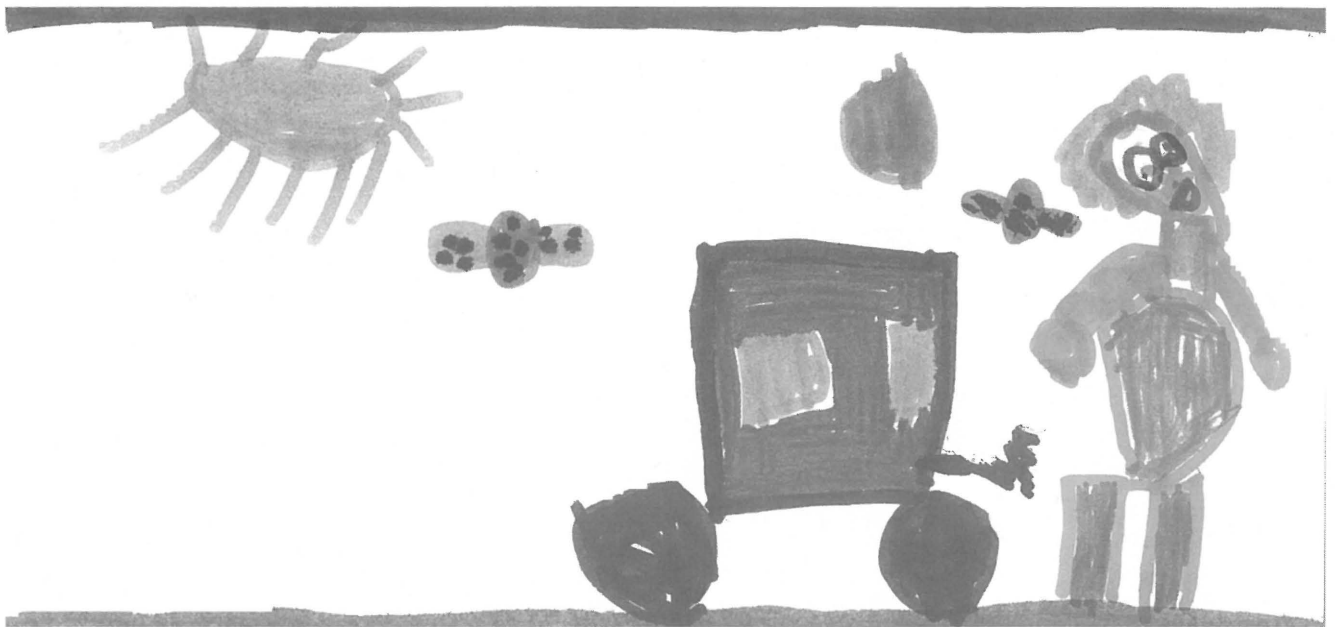
Der Einbezug der Perspektive der Kinder ist wichtig.

Die Kinder sind in diesem Sinne ExpertInnen für ihren Schulweg. Ihr Input kann vor allem mit einer im Teil III beschriebenen Schülerbefragung gewonnen werden. Es lohnt sich dabei, auch auf die subtilen Zeichen zu achten, denn sie verlangen von den Erwachsenen, dass sie ihre bisherigen Vorstellungen in Frage stellen. Zum Beispiel: Die Kinder halten in ihren Zeichnungen oft fest, dass sie mit den FahrzeuglenkerInnen keinen Kontakt aufnehmen können, weil sie niemanden hinter der Scheibe sehen. Dies müsste die Erwachsenen dazu führen, auf Aufrufe wie «Augenkontakt mit dem Lenker herstellen», zu verzichten. Vielmehr müsste zu einer Reduktion der Geschwindigkeit aufgerufen werden, denn nur dann können die beiden Verkehrsteilnehmer sicher auf das Verhalten des anderen reagieren.

Kinder sind Expertinnen und Experten für den Schulweg.

Kinder ernst nehmen heisst, von ihnen nicht das Unmögliche zu verlangen¹⁴. Es bedeutet auch, von ihren Lebensumständen auszugehen. Kinder sollen wie Kinder leben können. Spontaneität und Entdeckungen müssen möglich sein. Der Verkehr muss sich deshalb den Kindern anpassen und nicht umgekehrt.

Kinder ernst nehmen heisst, von ihnen nicht das Unmögliche verlangen.



Fabien Helbling, Marly



Miriam Hartmann, Tägerschen

3. Die Schulwegsicherung muss die Leistungsgrenzen von Kindern und Erwachsenen einbeziehen. Die Verkehrsstrukturen müssen zugunsten der Kinder verbessert werden.

Verkehrserziehung hat ihre Grenzen an der Leistungsfähigkeit der Kinder.

Eine verbesserte Sicherheit auf dem Schulweg kann sich nur teilweise auf erzieherische Massnahmen stützen. Dort wo die Kinder und die Erwachsenen an ihre Leistungsgrenzen stossen, hat auch die Verkehrserziehung ihre Grenzen. Es müssen deshalb Verhältnisse geschaffen werden, damit Unfälle möglichst vermieden werden. Obwohl im Strassenverkehrsgesetz eine besondere Vorsichtspflicht gegenüber Kindern (wie auch alten Leuten) formuliert ist (Artikel 26), sind Massnahmen auf der strukturellen Ebene nötig, um die

Sicherheit der Kinder nachhaltig zu verbessern. Zwei Massnahmen sind besonders wichtig, wobei die Umsetzung aufgrund der Schülerbefragung und der Bedingungen vor Ort vorgenommen werden muss.

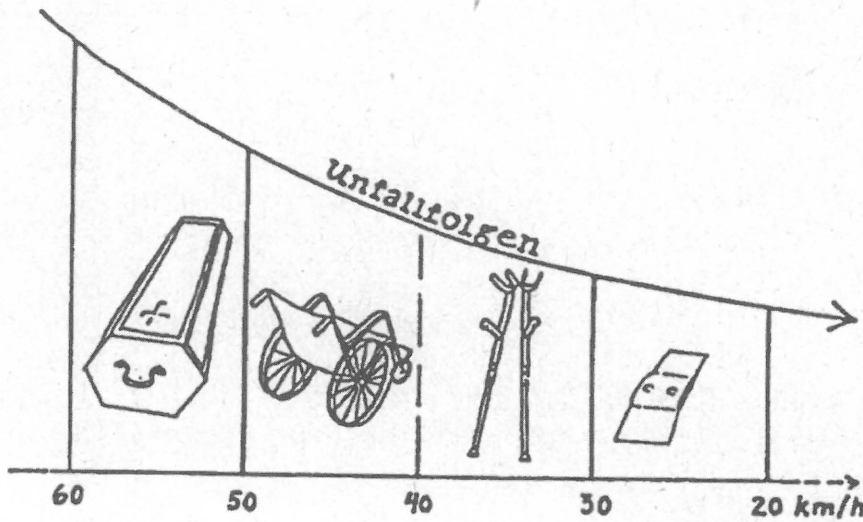
- Verbesserung der Fussweg- und Velowegnetze
FussgängerInnen und VelofahrerInnen, insbesondere die Kinder, sind auf ein Netz von direkten, sicheren und attraktiven Wegen angewiesen. Die bestehenden Lücken und Mängel in diesen Wegnetzen müssen behoben werden (siehe dazu auch «Rechtliche Grundlagen der Schulwegsicherung»). Dies kann insbesondere im Rahmen einer Überprüfung der Schulwege angegangen werden. Die kritischen Überquerungsstellen sind mit baulichen Massnahmen wie Mittelinseln, Trottoirnasen oder mit durchgezogenem Trottoir zu sichern¹⁵.

- Menschenverträgliche Geschwindigkeiten
Zur Verbesserung der Sicherheit von FussgängerInnen kommt der Senkung der Geschwindigkeit grösste Bedeutung zu, wie die Erkenntnisse aus der Unfallforschung zeigen. Die Geschwindigkeit muss dabei auf ein Niveau gesenkt werden, bei dem eine allfällige Kollision für Kinder ohne ernsthafte Verletzungsfolgen bleibt. Ab 30–35 km/h Kollisionsgeschwindigkeit steigt die Schwere der Verletzung bei angefahrenen FussgängerInnen stark an. Überleben bei einer Kollision Auto – FussgängerIn bei 30 km/h noch über 80% der FussgängerInnen, so sind es bei 50 km/h weniger als 20%! Allgemein gilt, dass eine Reduktion der Tempolimite um 10 Stundenkilometer zu einer Reduktion der Verkehrstoten um 10% führt¹⁶.

Direkte, sichere und attraktive Wege für FussgängerInnen und VelofahrerInnen.

Niedrige Geschwindigkeiten sind überlebenswichtig für die FussgängerInnen.

Abb. 5: Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfallfolgen



Becken und Beinbrüche:	– ab 5 km/h möglich
	– ab 20 km/h sehr wahrscheinlich
Tödliche Verletzungen:	– ab 25 km/h möglich
	– ab 45 km/h sehr wahrscheinlich



2.4 Rechtliche Grundlagen der Schulwegsicherung

Die wichtigste rechtliche Basis, auf die sich die Schulwegsicherung stützen kann, findet sich im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist und von den Kantonen und Gemeinden die Planung und Anlage von Fusswegnetzen verlangt. Ein solches Netz soll die verschiedenen Ziele von FussgängerInnen miteinander verbinden (Wohngebiete mit Einkaufsläden, Bahnhof, Kirche etc.). Die Schulwege werden im Gesetz namentlich erwähnt (Art. 2). Auch dass die Wege gefahrlos zu begehen sind, wird ausdrücklich vom Gesetz verlangt (Art. 6).

Schulwege sind ein Teil des Fusswegnetzes, das gemäss Gesetz jede Gemeinde in der Schweiz planen, erstellen und unterhalten muss.

Fuss- und Wanderweg-Gesetz (FWG)

Art. 2

- 1 Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet.
- 2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.
- 3 Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.

Art. 6

- 1 die Kantone sorgen dafür, dass:
 - a. Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden;
 - b. diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können;
 - c. der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.
- 2 Bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben nehmen sie auf die Fuss- und Wanderwege Rücksicht.

Die Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, die Fusswege in einem Plan festzuhalten. Dieser kann je nach Kanton einen anderen Namen haben, z.B. Strassenplan, Verkehrsrichtplan, Wegeplan etc. In diesem Plan sollten eingetragen sein:

- die Ziele der FussgängerInnen, z.B. Kindergärten, Schulhäuser, Erholungsanlagen
- das vorhandene Fusswegnetz
- die geplanten Wege
- Massnahmen zur Behebung von Gefahrenstellen oder zur rechtlichen Sicherung der Wege (z.B. Sicherung eines Wegrechts)

Der Fusswegplan kann auf der Gemeinde eingesehen werden.

**Auskünfte zu den
Gesetzes- und
Planungsgrundlagen für
Fusswege erteilt die
zuständige kantonale
Fachstelle.**

Für die Umsetzung der Fusswegplanung hat jeder Kanton eine spezielle Fachstelle für Fuss- und Wanderwege innerhalb seiner Verwaltung bezeichnet. Diese Stelle kann die kantonalen Grundlagen (Gesetze, Verordnungen, Weisungen etc.) und weitere Informationen vermitteln. Zusätzliche Auskünfte können auch bei den jeweiligen kantonalen Informations- und Rechtsdiensten eingeholt werden.

Teil III

Leitfaden zur Schülerbefragung



Der dritte Teil dieser Schrift konzentriert sich auf die Darstellung der Schülerbefragung und die Auswertung der Ergebnisse. Die Befragung ist – wie angedeutet – nur ein Mosaikstein in der ganzen Schulwegsicherung. Als Planungsgrundlage und als Sensibilisierungsinstrument ist dieser Mosaikstein jedoch von zentraler Bedeutung. Das Hauptziel der Befragung besteht darin, eine Übersicht über alle Stellen zu bekommen, die die Kinder als gefährlich einstufen. Die folgenden Seiten sind als Leitfaden konzipiert und deshalb vor allem für diejenigen Personen von Interesse, die selber eine Schülerbefragung durchführen wollen. Jeder Schritt wird einzeln dargestellt, wobei die Ausführlichkeit je nach vorhandener Zeit und Motivation selber gewählt werden kann.

3.1 Allgemeines

Weshalb eine Schülerbefragung?

Es zeigt sich immer wieder, dass den Eltern oder auch den Schulbehörden und Verkehrsinstruktoren die Probleme der Kinder teilweise verborgen bleiben. Die gutgemeinten Empfehlungen der Erwachsenen können von den Kindern deshalb nicht immer eingehalten und umgesetzt werden. Es ist wichtig, die Kinder nach ihrer Sicht zu fragen. Von ihnen muss man hören, wie sie ihren Weg zurücklegen, welche Stellen sie als besonders gefährlich empfinden und wie sie den Kindergarten- und Schulweg erleben, weil

- sie die Probleme oft anders sehen, z.B. wegen ihrer Körpergrösse
- sie an Orten überfordert sein können, die Erwachsene als ungefährlich einstufen
- sie immer wieder andere Wege, «Um-Wege», zum Schulhaus nehmen
- durch die Befragung den Kindern die Gefahren und ihr Verhalten bewusst gemacht werden. Damit hat die Befragung auch eine verkehrserziehende Funktion.

Mit welchem zeitlichen und finanziellen Aufwand ist zu rechnen?

Der Zeitaufwand für eine Schülerbefragung ist abhängig von der Zahl der Schulkinder in einer Gemeinde und der Ausführlichkeit der Befragung und der Auswertung. Im Durchschnitt dürfte die Schülerbefragung inklusive eines kleinen Berichts rund 130 Stunden betragen. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, den Aufwand dem eigenen Interesse und der verfügbaren Zeit anzupassen. Wir werden in diesem Leitfaden jeweils auf solche Möglichkeiten hinweisen. Ohne die Bereitschaft, eine gewisse Zeit für die Erhebung einzusetzen, kann die Sache jedoch nicht gelingen.

Der wichtigste Kostenfaktor ist die Arbeitszeit, die natürlich in der Berechnung wegfällt, wenn die Arbeit ehrenamtlich geleistet wird. Einzukalkulieren sind aber allfällige Spesen. Wird ein Planungsbüro mit der Studie beauftragt, so liegt der durchschnittliche Stundenansatz bei hundert Franken oder darüber. Die Sachkosten für die Erhebung sind bescheiden. Es fallen im Wesentlichen nur die Kosten für die Kopien der Fragebogen und für einige Exemplare des Schlussberichts sowie allfällige Portokosten an. Allenfalls ist die Gemeinde bereit, einen Beitrag an diese Sachkosten zu leisten.

Welche Infrastruktur braucht es?

Die Schülerbefragung inklusive Auswertung braucht keine grosse Infrastruktur. Ein Computer ist allerdings von Vorteil. Dieser kann entweder eingesetzt werden, um übersichtliche Tabellen und Graphiken zu erstellen oder um die ganze Datenverwaltung und -auswertung mit Hilfe einer Datenbank elektronisch vorzunehmen. Die letztgenannte Form ist aufwendig und verlangt ein gewisses Mass an methodischem und statistischem Vorwissen. Deshalb verzichten wir auf die Darstellung dieser Variante. Die Erläuterungen werden sich auf den Einsatz des Computers für tabellarische und graphische Darstellungen beschränken.



3.2 Vorbereitung

Eine sorgfältige Vorbereitung lohnt sich, denn damit werden die Durchführung sowie die Auswertung wesentlich erleichtert. In dieser Phase müssen alle relevanten Unterlagen bereitgestellt und die notwendigen Kontakte geknüpft werden.

Welche Unterlagen müssen beschafft werden?

- *Aktuelle Liste der Schulklassen*
Von den Schulbehörden sollte eine aktuelle Liste der Schulklassen aller Stufen inkl. der Anzahl SchülerInnen besorgt werden. Eine Übersicht wie sie in Tab. 1 dargestellt ist, wird für die Auswahl einer Stichprobe oder für die Gesamterhebung hilfreich sein.
- *Ortsplan oder Luftaufnahme*
Von der Gemeinde ist ein Ortsplan oder allenfalls eine (senkrechte) Luftaufnahme der Gemeinde zu besorgen, der/die mindestens das ganze Siedlungs-

gebiet umfasst. Der ideale Masstab beträgt 1:2'500 bis 1:5'000. Der Plan respektive die Aufnahme ist Teil des Fragebogens, auf dem die SchülerInnen ihren Weg sowie die Gefahrenstellen einzeichnen. Für die eigene Übersicht ist es hilfreich, in einer Kopie alle Schulhäuser und Kindergärten einzuzeichnen. Sofern die Einzugsgebiete der jeweiligen Schulhäuser bekannt sind, können diese ebenfalls eingetragen werden (siehe Abb. 6).

Wer wird vorgängig kontaktiert?

- *Schul- und Gemeindebehörden*
Der Kontakt und das Gespräch mit den Schul- und Gemeindebehörden sollte frühzeitig aufgenommen werden. Wenn immer möglich, ist eine Zusammenarbeit anzustreben. Am besten ist es, wenn eine kleine Begleitgruppe von Eltern, Lehrerschaft, Gemeinde inkl. Verkehrsinstruktor und Schulbehörde gebildet werden kann. Allenfalls besteht bereits ein solches Gremium, das bereit ist, die Begleitung der Schülerbefragung zu übernehmen. Im Idealfall lassen sich damit nicht nur Synergien nutzen und



die Anstrengungen koordinieren, sondern auch die Beschaffung der Unterlagen sowie die spätere Umsetzung kann damit erleichtert werden.

• *LehrerInnen*

Wichtig ist der frühzeitige Einbezug der Schulen respektive der Lehrerinnen und Lehrer. Einerseits weil die Befragung während der Schulzeit durchgeführt werden soll und andererseits, weil die Kinder – vor allem die jüngeren – beim Ausfüllen des Fragebogens Erklärungen und Betreuung durch die Lehrerinnen und Lehrer brauchen. Während der Aufwand bis zur dritten Primarklasse durchschnittlich zwei bis drei Schulstunden pro Lehrkraft ausmacht, liegt er für die höheren Klassen bei ein bis zwei Stunden.

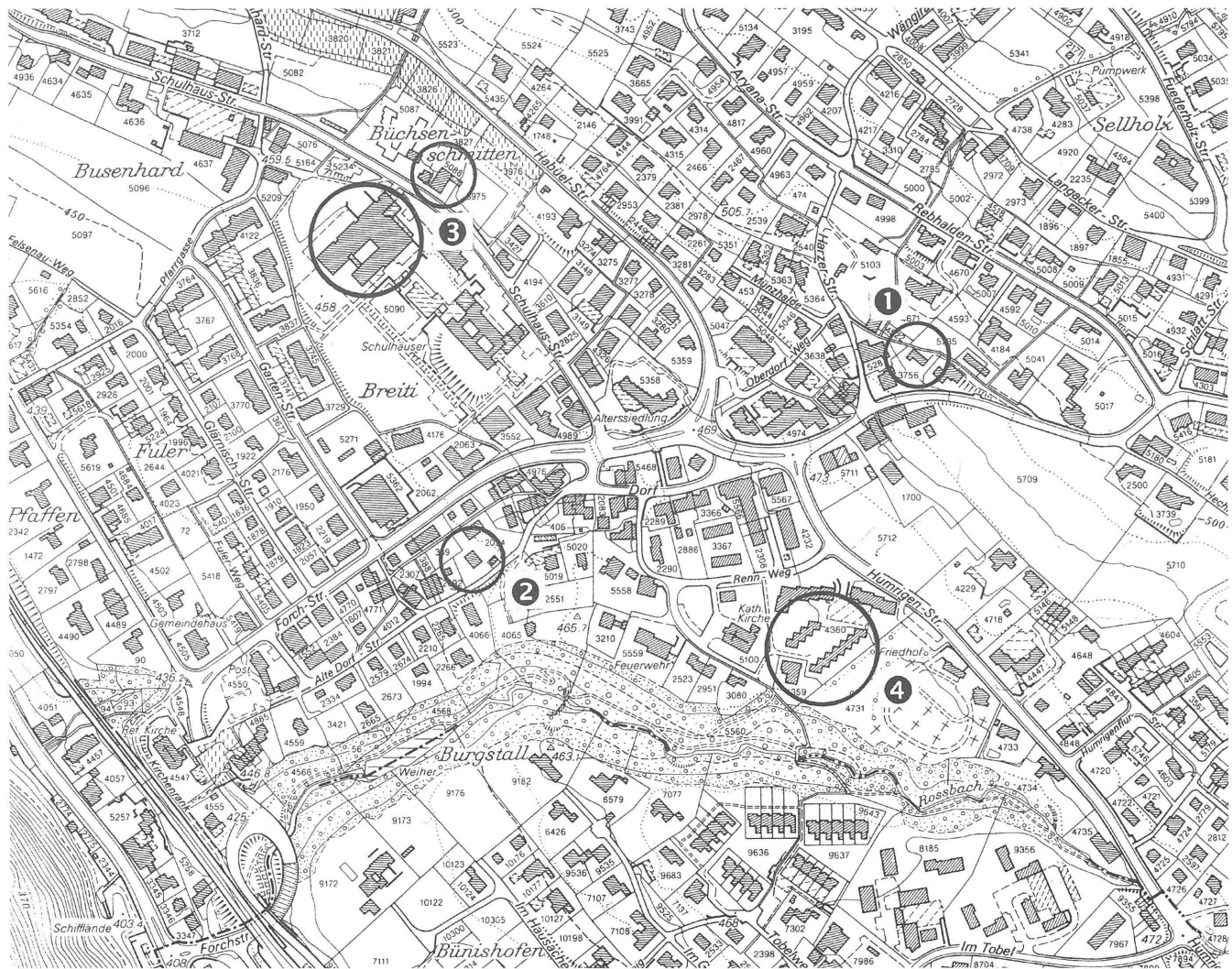
Der Schulweg und die Verkehrssicherheit sind immer wieder ein Thema in der Schule. Die Lehrerinnen und Lehrer betten deshalb die Befragung erfahrungsgemäss elegant in den laufenden Unterricht ein (Naturkunde, Geographie, Deutsch, Zeichnen etc.). Der Kreativität bei der Behandlung des Themas Schulweg sind kaum Grenzen gesetzt, z.B. Schulweg zeichnen, photographieren, Geräusche aufzeichnen¹⁷. Die aktive Auseinandersetzung mit dem Schulweg hat auch eine wichtige verkehrserziehende Wirkung, da sich die Kinder mit ihrem Schulweg und den Gefahren auf spielerische Art beschäftigen können. Dieser neue Weg der Verkehrserziehung ergänzt die Arbeiten des Verkehrsinstruktors.

Die Information und Motivation der Lehrkräfte ist sehr wichtig. Weil LehrerInnen bereits durch viele andere Aufgaben beansprucht sind, benötigen sie eine gewisse Ankündigungszeit. Für die Information kann von jedem Schulhaus eine Lehrervertreterin respektive ein -vertreter zu einer Besprechung eingeladen werden, an der das Projekt und die Aufgaben erläutert werden. Die VertreterInnen informieren dann wiederum ihre KollegInnen im Schulhaus. Es ist hilfreich, die Idee und Bedeutung der Schülerbefragung sowie die wichtigsten Informationen inklusive einer Kontaktadresse auf einem A4-Blatt zusammenzustellen (siehe Muster Infoblatt im Anhang).

Tab. 1: Übersicht über Schulklassen und Anzahl SchülerInnen

Nr.	Kindergarten/Schulhaus	Klassen	Lehrerin/Lehrer	Anzahl Kinder
1	Kindergarten Looren	Kindergarten	Frau R. Müller	18
2	Kindergarten Weid	Kindergarten	Herr W. Bucher	20
3	Schulhaus Breiti	1. Klasse	Frau K. Lüthi	24
	"	2. Klasse	Herr L. Senn	20
	"	3. Klasse	Frau F. Bieri	19
		etc.		
4	Schulhaus Wildegg	1. Sekundarklasse	Herr K. Lütolf	25
	"	2. Sekundarklasse	Frau R. Schoch	21
		etc.		

Abb. 6: Ausschnitt aus einem Ortsplan mit eingezeichneten Schulhäusern und Kindergärten



Reproduziert mit Bewilligung des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich vom 26.2.1997

Legende:

- Nr. ① = Kindergarten Looren
- Nr. ② = Kindergarten Weid
- Nr. ③ = Schulhaus Breiti (inkl. Turnhalle auf der anderen Strassenseite)
- Nr. ④ = Schulhaus Wildegg

Wer und wie wird befragt?

Grundsätzlich werden alle Altersgruppen, d.h. Kinder vom Kindergarten bis zur Sekundarschule in die Befragung einbezogen, da sie u.a. von ihrer Grösse her eine unterschiedliche Perspektive haben oder unterschiedliche Verkehrsmittel benutzen, z.B. vermehrte Benutzung von Fahrrädern in höheren Klassen. Obwohl die sprachlichen und zeichnerischen Ausdrucksmöglichkeiten der kleineren Kinder noch beschränkt sind, sind ihre Aussagen gut verständlich und ergeben detaillierte Angaben zum Schulweg.

Natürlich können Kindergartenkinder den Fragebogen noch nicht alleine ausfüllen. Auch das Lesen eines Ortsplanes verlangt eine gewisse Abstraktionsfähigkeit, die bei jüngeren Kindern noch wenig vorhanden ist. Aus diesen Gründen hat sich die Zusammenarbeit mit der Schule und bei den Kindergartenkindern auch mit den Eltern besonders bewährt. Folgendes Vorgehen, das auch einen guten Rücklauf ermöglicht, hat sich als sinnvoll erwiesen:

- Im Kindergartenalter wird der Fragebogen von der Schule den Eltern mit einem Begleit-

Tab. 2: Beispiel des Auswahlverfahrens für eine Teilerhebung

Kindergarten/Schulhaus	Klassenstufe	Anzahl Klassen	Anzahl zu befragende Klassen
Kindergarten Looren	Kindergarten	1	1
Kindergarten Weid	Kindergarten	1	1
Schulhaus Breiti	1. Klasse	2	1
"	2. Klasse	2	1
"	3. Klasse	3	1
	etc.		
Schulhaus Wildegg	1. Sekundarklasse	2	1
"	2. Sekundarklasse	1	1
	etc.		

brief zugeschickt und von diesen – unter Konsultation der Kinder – ausgefüllt.

- In der ersten und zweiten Klasse wird der Fragebogen grösstenteils in der Schule ausgefüllt und allenfalls zuhause mit Hilfe der Eltern fertiggestellt.
- Ab der dritten Klasse wird er nur in der Schule ausgefüllt.

Wie immer bei Befragungen – insbesondere von Kindern – besteht die Gefahr der Beeinflussung durch die befragende Person. Zuhause sind es die Eltern und eventuell Geschwister und in der Schule die LehrerInnen und MitschülerInnen, die einen entsprechenden Einfluss ausüben können. Dieses Dilemma lässt sich nicht grundsätzlich lösen. Das Vertrauensverhältnis von Eltern und LehrerInnen zu den Kindern, das bei einer Befragung durch fremde Personen nicht besteht, kann aber auch positiv genutzt werden, indem besser auf die Kinder und ihre Fragen eingegangen werden kann. Die Kinder sollen dabei animiert werden, ihre eigene Sicht, z.B. in Zeichnungen, auszudrücken¹⁸. Wichtig ist diesbezüglich, dass im Brief an die Eltern darauf hingewiesen wird, dass der Fragebogen in Konsultation mit den Kindern auszufüllen ist (siehe Musterbrief im Anhang). Mit Ausnahme der ersten und zweiten Primarklassen ist es nicht empfehlenswert, den Fragebogen als Hausaufgabe mit nach Hause zu geben, da die Kinder tendenziell nur wenig Sorgfalt auf das Ausfüllen verwenden.

Wieviele SchülerInnen müssen befragt werden?

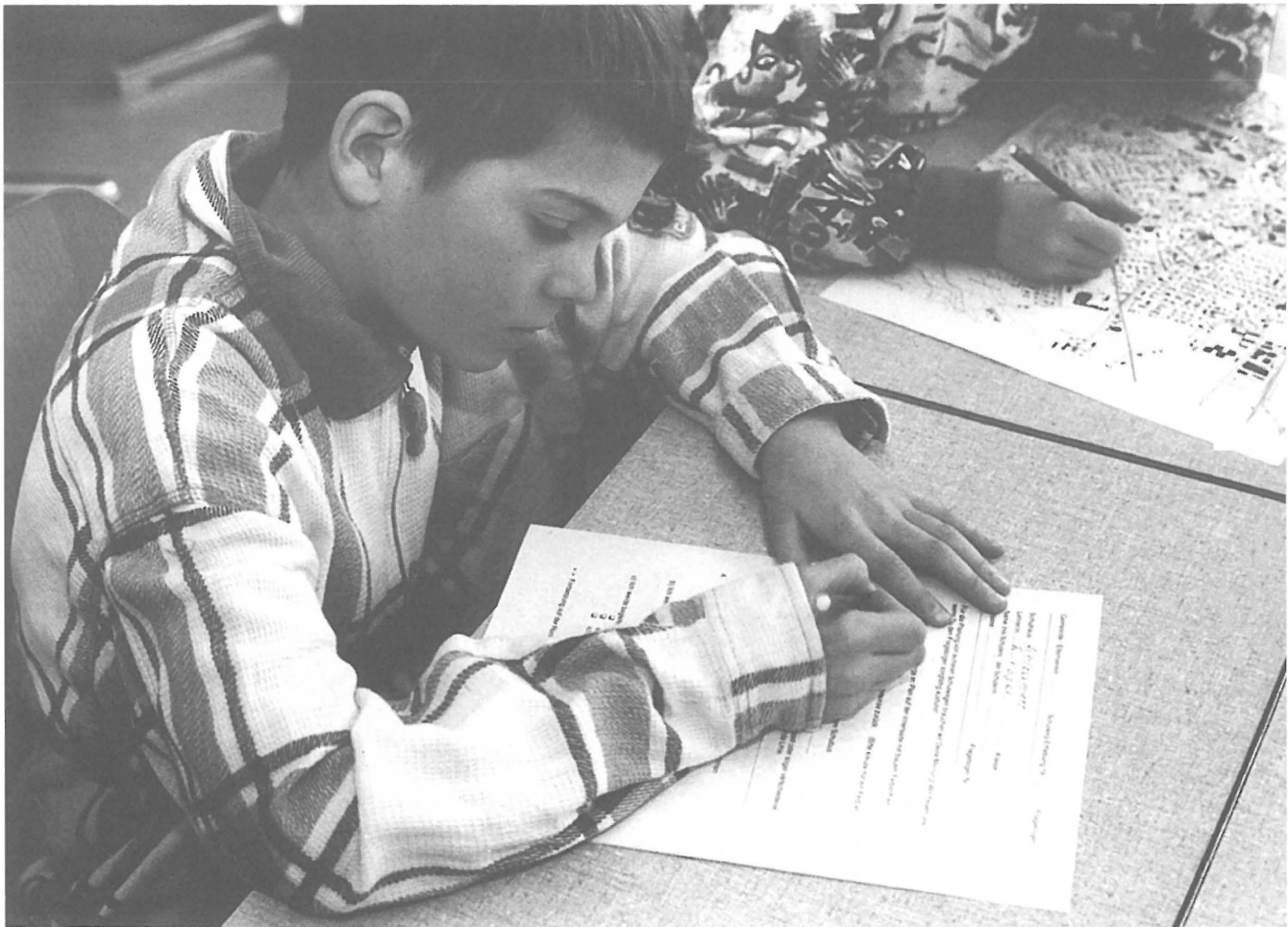
Um mit der Erhebung gültige Resultate zu erhalten, muss eine möglichst repräsentative Auswahl von Schülerinnen und Schülern der Gemeinde befragt werden. Insbesondere gilt es genügend Kinder pro Einzugsgebiet eines Schulhauses und pro Altersklasse zu befragen. Grundsätzlich sind zwei Vorgehensweisen möglich: eine Gesamterhebung oder eine Teilerhebung.

Gesamterhebung

In einer Gesamterhebung werden alle Schülerinnen und Schüler einer Gemeinde zu ihrem Schulweg befragt. Dies ergibt eine umfassende Übersicht über die Schulwege. In kleinen Gemeinden ist eine Gesamterhebung unabdingbar. In grösseren Gemeinden (ab ca. 500 Schulkindern) kann wegen des grossen Aufwandes eine Teilerhebung statt einer Gesamterhebung gewählt werden.

Teilerhebung

In der Teilerhebung wird eine Auswahl von Schülerinnen und Schülern befragt. Der Einfachheit halber sollten immer nur ganze Klassen befragt werden. Für die Erzielung gültiger Resultate ist pro Schulhaus mindestens eine Klasse für jede dort unterrichtete Klassenstufe zu befragen (siehe Beispiel Tab. 2). Falls die Klassen nach bestimmten Kriterien aufgeteilt sind, z.B. nach Knaben und Mädchen oder nach Stadt und Land, so sind die jeweiligen Parallelklassen ebenfalls zu befragen.



Zu welcher Jahreszeit soll befragt werden?

Die Schülerbefragung kann grundsätzlich das ganze Jahr durchgeführt werden. Nach Beginn des Schuljahres sollte man aber mindestens zwei Monate abwarten, bis sich die neuen Schulwege der Kinder etwas eingespielt haben. Ebenfalls zu beachten ist, dass im Winter der Anteil der Kinder, die mit dem Velo zur Schule gelangen etwas geringer ist und mehr Kinder im Auto und in Begleitung zur Schule gehen als während der anderen Jahreszeiten. Dies ist bei der Kommentierung der Auswertung zu berücksichtigen. Um Verzerrungen während der Erhebungszeit zu vermeiden, sollte die gesamte Befragung innerhalb eines Monats abgeschlossen und nicht von längeren Schulferien unterbrochen werden.

Wie steht es mit dem Datenschutz?

Auf dem Fragebogen sind sowohl der Name des Schülers respektive der Schülerin als auch derjenige des Lehrers oder der Lehrerin vermerkt. Bei der Auswertung kann dies sehr nützlich sein, um z.B. einzelne Wege nachzuvollziehen. Für die Veröffentlichung der Ergebnisse müssen die Daten aber soweit anonymisiert werden, dass keine Einzelpersonen genannt oder durch ihre Aussagen erkennbar sind. Dies kann z.B. durch das Zusammenziehen der Resultate nach Klassen oder Schulhäusern geschehen. Zitate und Zeichnungen sollten nur veröffentlicht werden, wenn dies im voraus so angekündigt wurde oder wenn eine ausdrückliche Zustimmung der Lehrkraft oder des betroffenen Kindes vorliegt.

3.3 Die Gestaltung des Fragebogens

Wie soll der Fragebogen gestaltet werden?

Der Fragebogen steht im Zentrum der ganzen Erhebung. Er setzt sich zusammen aus dem Fragenkatalog und einem Ortsplan oder allenfalls einer Luftaufnahme.

Der Fragenkatalog

Der Fragenkatalog kann ausführlich oder auf das Notwendigste beschränkt sein, wobei er nie zwei A4-Seiten übersteigen sollte. Der Fragebogen wird in der jeweiligen Unterrichtssprache der Schule verfasst. Eine Übersetzung für den Versand an die fremdsprachigen Eltern der Kindergartenkinder wäre wünschenswert, bedingt aber einen höheren Aufwand. Bei Kindern in der ersten oder zweiten Primarklasse mit fremdsprachigen Eltern, sollte der Fragebogen nicht nach Hause gegeben, sondern vollständig in der Schule ausgefüllt werden. Bei der Auswertung sind allfällige Resultatverfälschungen durch Sprachprobleme zu berücksichtigen.

Minimaler Inhalt des Fragebogens:

- Welche Wege benutzen die Kinder zur und von der Schule?
- Wie gelangen die Kinder zur Schule: zu Fuss, mit dem Velo etc.?
- Gehen die Kinder allein oder mit Kameradinnen und Kameraden zur Schule und/oder werden sie von Erwachsenen begleitet?
- Welche Stellen oder Streckenabschnitte sind gefährlich?

Zusätzliche Fragen:

- Aus welchen Gründen werden die Kinder begleitet?
- Wie häufig wählen die Kinder verschiedene Wege?
- Was gefällt am Schulweg?
- Welches sind die meist aufgesuchten Spielorte?

Ortsplan respektive Luftaufnahme

Auf dem Ortsplan oder der Luftaufnahme tragen die Kinder ihren Weg, die Gefahrenstellen und Spielorte ein. Die Vogelperspektive der Luftaufnahme ist für viele Erwachsene und Kinder einfacher zu lesen, da die Häuser und Wege nicht nur als abstrakte Quadrate und Linien vorliegen, sondern der Ort selber sichtbar wird. Der grosse Nachteil liegt darin, dass die Kopierkosten für eine Luftaufnahme wesentlich grösser sind als bei einem Plan. Wird ein Planausschnitt vorgelegt, sollte der Massstab nicht kleiner sein als 1:5'000. Wenn alle Kinder eines Schulhauses aus einem einheitlichen, auf einen Gemeindeteil beschränkten Einzugsgebiet kommen, so genügt es, nur diesen Planausschnitt in den Fragebogen zu kopieren.

Der Fragebogen kann bei wenigen Fragen und kleinem Einzugsgebiet der Schulhäuser im Format A4 verwendet werden. Für die bessere Übersicht ist ein gefaltetes A3-Format anzustreben, auf dessen Aussenseiten die Fragen aufgeführt sind und auf den Innenseiten der Ortsplan abgebildet wird. Im hinteren Umschlag dieser Schrift sind kopierbare Versionen eines ausführlichen und eines kurzen Fragebogens als Beispiele zu finden.

Beispiel eines ausführlichen Fragebogens

Gemeinde / Elternverein

Schulweg-Erhebung 19..

Fragebogen

Schulhaus:

Lehrer/in: Klasse:

Name des Schülers / der Schülerin:

Strasse: Fragebogen-Nr.:

Für die Planung von sicheren Schulwegen brauchen wir Deine Meinung!
Wir freuen uns, wenn Du den Fragebogen sorgfältig ausfüllst!

1. Zeichne Deine Schulwege im Plan auf der Innenseite mit blauem Farbstift ein.
2. So lege ich den Schulweg *normalerweise* zurück: (Bitte kreuze nur ein Feld an)

- Zu Fuss 
- mit dem Velo 
- mit dem Ortsbus, dem Postauto oder dem Schulbus 
- Mitfahrt im Auto 
- anderes

Wenn Du manchmal ein anderes Verkehrsmittel benutzt oder sogar verschiedene Verkehrsmittel pro Weg, so schreibe dies auf die folgende Linie.

Ich gehe/fahre manchmal auch:

3. Ich gehe den Schulweg meist selten nie mit Mitschülern / Mitschülerinnen

4. a) Ich werde meist selten nie von Erwachsenen begleitet

- b) Ich werde meist selten nie mit dem Auto in die Schule gefahren

- c) Ich werde begleitet oder hingefahren weil der Verkehr zu gefährlich ist weil ich weiss es nicht

Fortsetzung auf der Rückseite

5. a) Ich wähle immer den gleichen Schulweg
 manchmal einen anderen Schulweg
- b) Ich habe (Anzahl) verschiedene Wege, auf denen ich abwechselnd in die Schule gehe.
6. a) Mein Schulweg ist an folgenden Orten besonders gefährlich: Zeichne die gefährlichen Stellen im Plan mit einem roten Kreis ein und nummeriere sie. Wenn auf Deinem Schulweg keine Stelle gefährlich ist, fahre bitte weiter bei Frage 7.
- b) Wieviele Stellen sind es? Stellen (Anzahl)
- c) Warum findest Du diese Stellen gefährlich?

Stelle Nr. 1.....

Stelle Nr. 2

Stelle Nr. 3

Wenn Du mehr als drei gefährliche Stellen auf Deinem Schulweg hast, beschreibe sie auf einem Blatt Papier und lege es dem Fraggbogen bei.

7. Was mir gefällt am Schulweg: Beschreibe ihn kurz auf einem anderen Blatt oder mache eine Zeichnung.
8. Meine liebsten Spielorte sind: Umrahme sie auf dem Plan mit einem grünen Kreis.

Vielen Dank für das Ausfüllen des Fragebogens! Wir werden mit den Resultaten einen Bericht schreiben und anschliessend versuchen, Deinen Schulweg, wenn nötig, zu verbessern.

3.4 Durchführung: Checkliste mit 10 Punkten

Je besser die Vorbereitungen waren, desto einfacher und problemloser lässt sich die eigentliche Befragung durchführen. Im folgenden stellen wir im Sinne einer Checkliste und als Zusammenfassung der Vorbereitung den zeitlichen Ablauf dar:

1. Kontakt zu Schul- und Gemeindebehörden herstellen. Gibt es bereits Gremien, die für die Schulwegsicherung zuständig sind?
2. Bei den Behörden abklären: Sind diese grundsätzlich mit der Schülerbefragung einverstanden? Sind sie allenfalls zu einer Zusammenarbeit bereit? Könnte z.B. das Schulsekretariat den Versand an die Eltern der Kindergartenkinder übernehmen oder Adressetiketten zur Verfügung stellen? Würde die Schul- oder Gemeindebehörde vielleicht sogar finanziell zur Erhebung etwas beitragen?
3. Liste der Schulklassen und einen Ortsplan oder eine Luftaufnahme beschaffen.
4. Festlegen, ob eine Gesamt- oder eine Teilerhebung durchgeführt werden soll. Wenn letztere, dann festlegen, welche Klassen in jedem Schulhaus befragt werden. Zeitraum der Befragung festlegen (keine Unterbrechung durch Ferien).
5. A4-Blatt mit den wichtigsten Informationen für die LehrerInnen erstellen (siehe Anhang).
6. Kontakt zu LehrerInnen herstellen. Termin für eine Besprechung mit je einem oder einer LehrervertreterIn aus jedem Schulhaus festlegen.
7. Fragebogen ausarbeiten und Planausschnitte bestimmen.
8. Brief an die Eltern schreiben mit Angabe von Termin und Rücksendeadresse (siehe Anhang).
9. Fragebogen und Begleitbriefe kopieren und an LehrerInnen und Eltern der Kindergartenkinder versenden.
10. Für Rückfragen zur Verfügung stehen und die Retournierung der Fragebogen sicherstellen.



Hilfsangebot der ARF

Sollten bei der Vorbereitung, Durchführung oder Auswertung Ihrer Schülerbefragung Fragen oder Hindernisse auftauchen, so ist die ARF gerne bereit, Ihnen weiterzuhelfen. Wenden Sie sich in diesem Fall schriftlich oder telefonisch an die Geschäftsstelle in Zürich (Adresse siehe Impressum).



3.5 Auswertung

Wieviele Fragebogen sind zurückgekommen (Rücklauf)?

Als erstes werden die Fragebogen nach Schulhäusern und nach Klassen zusammengestellt und eine

Übersicht über die Anzahl der zurückgebrachten Fragebogen erstellt. Dabei ist es sinnvoll, alle eingetroffenen Fragebogen in aufsteigender Reihenfolge nach Klassen zu numerieren – in der entsprechenden Zeile im Kopf des Fragebogens. Der Rücklauf muss geprüft werden, um festzustellen, ob man auf einer repräsentativen Grundlage arbeiten kann.

Beträgt die Rücklaufquote in einer Klasse unter

Tab. 3: Beispiel für eine Übersicht des Rücklaufs

Rücklauf	Anzahl SchülerInnen	Verteilte Fragebogen	Retournierte Fragebogen	Rücklauf in Prozenten
Kindergarten Looren	18	18	14	78%
Kindergarten Weid	20	19	13	65%
Schulhaus Breiti				
1. Klasse	24	23	22	92%
2. Klasse	20	20	20	100%
3. Klasse	19	19	18	95%
Schulhaus Wildegg				
1. Sekundarklasse	25	25	21	84%
etc.				
Total	126	124	108	86%

50%, so liegt möglicherweise ein einseitiges Resultat vor. Es empfiehlt sich in einem solchen Fall, den Gründen nachzugehen, weshalb nur die Hälfte der Fragebogen zurückgekommen ist. Allenfalls ist die Erhebung mit weiteren Klassen der gleichen Altersgruppe zu ergänzen. Vor allem bei den an die Eltern der Kindergartenkinder verschickten Fragebogen ist normalerweise mit einem geringeren Rücklauf zu rechnen. Vielleicht können hier Gespräche mit einzelnen Eltern auf Gründe aufmerksam machen. Der Aufwand wäre jedoch zu gross, die fehlenden Fragebogen mit Nachfragen oder Mahnungen beizubringen.

Wie erstelle ich ein Auswertungsblatt?

Für jede Frage wird ein Auswertungsblatt mit allen Klassen und den Antwortkategorien erstellt, in das später die Resultate der Auswertung eingetragen werden. Dabei sind zwei Varianten möglich: Entweder wird *pro Frage* ein Blatt mit allen Klassen erstellt (Variante 1) oder es wird *pro Klasse* ein Blatt mit allen Fragen erstellt (Variante 2). Jede Variante hat ihre Vor- und Nachteile und es bleibt der auswertenden Person überlassen, die für sie angenehmere Version zu wählen. Das Erstellen einer Standardtabelle, z.B. im Computer kann die Arbeit wesentlich erleichtern.

Tab. 4: Beispiel eines Auswertungsblattes (Variante 1)

Frage 2 Verkehrsmittelwahl	Zu Fuss		Velo		Bus		Mitfahrt Auto		Anderes		Keine Angabe		Total
	Total		Total		Total		Total		Total		Total		
Kinderg. Looren	13	III	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	14
Kinderg. Weid	10	II	-	-	-	-	11	2	1	1	-	-	13
Schulh. Breiti													
1. Klasse	13	III	-	-	-	-	11	2	-	-	1	1	22
2. Klasse	16	I		1									
etc.													
Total (zur Kontr.)													

Tab. 5: Beispiel eines Auswertungsblattes (Variante 2)

Schulhaus: Breiti	Klasse: 1a	Lehrerin: Frau K. Lüthi	Anzahl Fragebogen: 22
-------------------	------------	-------------------------	-----------------------

Frage 2	Zu Fuss	Total	Velo	Total	Bus	Total	Mitf. Auto	Total	Anderes	Total	K. Antw.	Total	Total
Verk.mittelwahl	13	III	-	-	-	-	11	2	-	-	1	1	22

Frage 3	meist	Total	seiten	Total	nie	Total	k. Antw.	Total	Total
Begl. Mitschüler	13	III	4	IIII	5	IIII	-	-	22

Frage 4a	meist	Total	seiten	Total	nie	Total	k. Antw.	Total	Total
Erwachs.Begleit.	6	VI							

Wie geht die Auswertung vor sich?

Für jede Frage werden die Fragebogen durchgegangen und die Resultate mit der simplen «Strich-Methode» auf das Auswertungsblatt übertragen und am Schluss zusammengezählt. Dabei sollte bei jedem Fragebogen auch kurz die Plausibilität der einzelnen Antworten geprüft werden. Zum Beispiel sollte die Angabe «Mitfahrt im Auto» in Frage 2 mit der Angabe in Frage 4b («meist») übereinstimmen. Zudem können die Wege, die auf dem Plan eingezeichnet sind mit den Angaben zum Verkehrsmittel (Frage 2) oder den Wegvarianten (Frage 5) verglichen werden. Lässt sich die richtige Angabe nicht aus dem Zusammenhang erschliessen, z.B. aus dem Wohnort des Kindes, aus einer begleitenden Zeichnung usw., so ist der Fragebogen auszuscheiden. Dies dürfte in der ganzen Befragung jedoch eher selten vorkommen.

Wie lassen sich die einzelnen Ergebnisse darstellen und interpretieren?

Jede Frage wird nach Klasse, d.h. Alter, und nach Schulhaus separat ausgewertet und dargestellt. Die Auswertungen nach Alter sind besonders deshalb interessant, weil sich nicht nur die Verkehrsmittelwahl, Begleitung und die Gefahrenwahrnehmung von jüngeren und älteren Kindern unterscheiden, sondern auch die Wahrnehmung der Umwelt (Natur, KameradInnen usw.). Die jeweils separate Auswertung nach Schulhäusern ist vor allem für die späteren Massnahmen der Sicherheitsverbesserung von Wichtigkeit. Die Daten lassen sich nach der Detailanalyse auch verschieden zusammenfassen, z.B. nach Altersgruppen, und als Gesamtübersicht darstellen.

3.6 Beispiele für die Auswertung einzelner Fragen

Im Folgenden werden für jede Frage einige mögliche Darstellungsarten der Resultate in Tabellen- und in graphischer Form aufgezeigt. Am Anfang jeder Frage wird eine Empfehlung abgegeben, nach welchen Kriterien primär ausgewertet werden soll. Je nach Interesse der auswertenden Personen und je nach der Information, die in den Fragebogen enthalten ist, können weitere oder andere Auswertungskriterien dazukommen. Zu jeder Frage wird eine Interpretation der Ergebnisse geliefert. Die hier dargelegten Resultate und Interpretationen sind fiktiv, basieren aber auf Ergebnissen von bisherigen Schülerbefragungen und haben somit auch inhaltlich eine gewisse Aussagekraft. Die Art der Darstellung kann frei gewählt werden und muss sich nicht an den hier präsentierten Graphiken orientieren. Innerhalb eines Berichts sollte jedoch immer die gleiche Darstellungsart gewählt werden, um das Lesen der Tabellen und Graphiken zu erleichtern.

Frage 1: Der Weg zur Schule (auf dem Plan eingezeichnet)

Die auf dem Plan eingezeichneten Schulwege in dieser ersten Frage sind hauptsächlich eine Grundlage für die Auswertung nachfolgender Fragen, z.B. zur Wegwahl und zur Sicherheit. Das Vorgehen und die Resultate werden jeweils dort dargestellt. Die Pläne können auch dazu dienen, die Einzugsgebiete der einzelnen Schulhäuser graphisch zu erfassen oder die Weglänge der Kinder überschlagsmässig zu berechnen. Diese und allfällig weitere Erkenntnisse oder Auffälligkeiten in den Plänen sollten in einem kurzen Kommentar festgehalten werden.



Frage 2: Verkehrsmittelwahl

Empfehlung

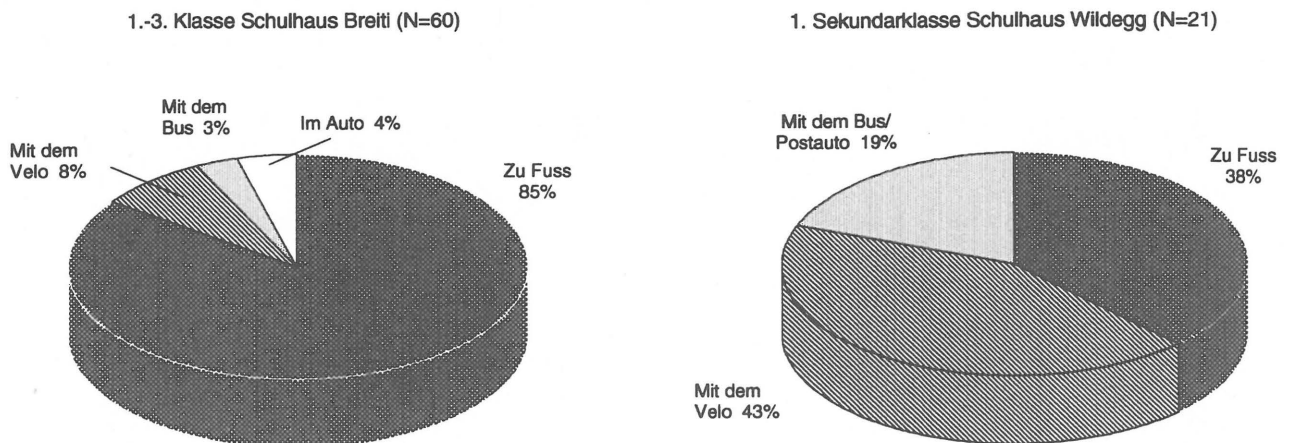
Auswertung nach Altersgruppen, ev. auch nach Schulhäusern.

Tab. 6: Verkehrsmittelwahl

	Zu Fuss		Velo		Bus		Mitfahrt Auto		Anderes		Keine Angabe		Total
Kinderg. Looren	13	93%	0	0%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%	14
Kinderg. Weid	10	77%	0	0%	0	0%	2	15%	1	8%	0	0%	13
Schulh. Breiti													
1. Klasse	19	86%	0	0%	0	0%	2	9%	0	0%	1	5%	22
2. Klasse	16	80%	1	5%	1	5%	1	5%	0	0%	1	5%	20
3. Klasse	11	61%	3	17%	2	11%	0	0%	2	11%	0	0%	18
Schulh. Wildegg													
1. Sekundarkl.	8	38%	9	43%	4	19%	0	0%	0	0%	0	0%	21
Total	77	71%	13	12%	7	6%	6	6%	3	3%	2	2%	108

Abb. 7: Beispiel einer Darstellung der Verkehrsmittelwahl

So lege ich normalerweise den Schulweg zurück



Bei Graphiken mit Prozentangaben sollte jeweils auch die Gesamtzahl, auf der die Berechnungen basieren, mit „N=...“ angegeben werden.

Möglicher Kommentar

Aus der Tabelle und der Graphik ist ersichtlich, dass der überwiegende Teil der Kinder – im Durchschnitt rund 70% – zu Fuss zur Schule gehen. Bei den jüngeren Kindern liegt dieser Anteil zwischen 80 und 95%. Die älteren Kinder nehmen vermehrt

das Velo und den Bus oder das Postauto, weil sie grössere Strecken zurücklegen müssen (Veloanteil in der Oberstufe rund 40%). Die Benützung des Fahrrades ist ab der vierten Klasse erlaubt.



Frage 3: Begleitung durch MitschülerInnen

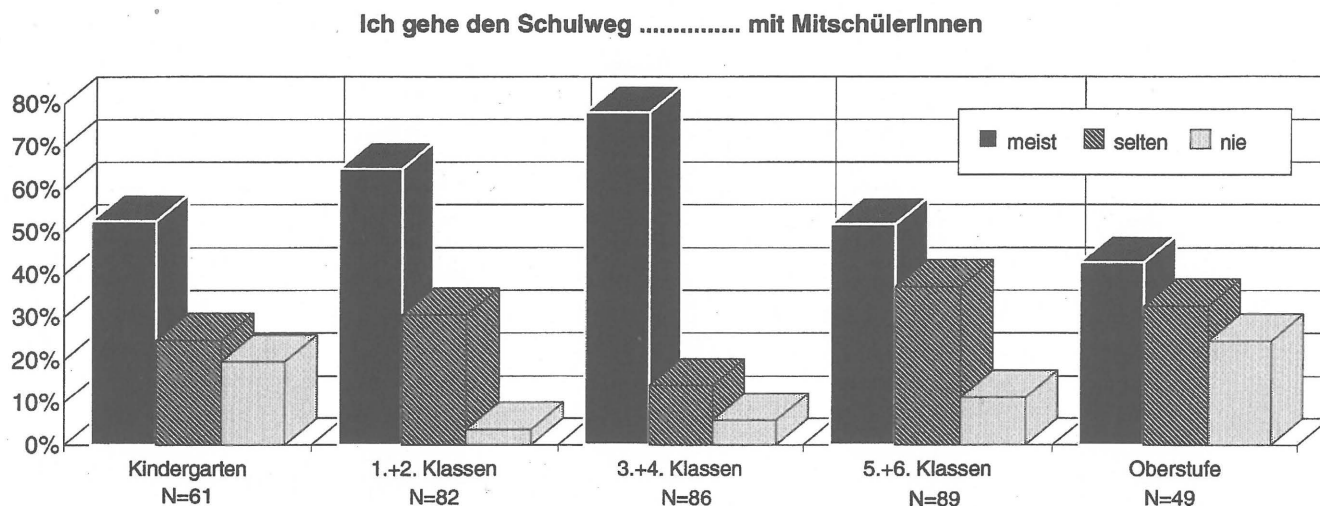
Empfehlung

Auswertung nach Altersgruppen, ev. auch nach Schulhäusern.

Tab. 7: Begleitung durch MitschülerInnen (alle Schulhäuser zusammen)

	meist		selten		nie		Keine Angabe		Total
Kindergärten	32	52%	15	25%	12	20%	2	3%	61
1.+ 2. Klassen	53	65%	25	30%	3	4%	1	1%	82
3.+ 4. Klassen	67	78%	12	14%	5	6%	2	2%	86
5.+ 6. Klassen	46	52%	33	37%	10	11%	0	0%	89
Oberstufe	21	43%	16	33%	12	24%	0	0%	49
Total	219	60%	101	28%	42	11%	5	1%	367

Abb. 8: Beispiel einer Darstellung der Begleitung durch MitschülerInnen nach Altersgruppen



Möglicher Kommentar

Im Durchschnitt aller Kinder gehen 60% meist und rund 30% selten mit anderen Kindern zur Schule. Nur gerade 11% legen den Schulweg immer allein zurück. Ob Kinder mit MitschülerInnen in den Kindergarten oder zur Schule gehen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Wohl erst mit zunehmendem Alter ist es möglich, grössere Umwege zu gehen, um eine Freundin oder einen Freund für den gemeinsamen Weg abzuholen. Da die Schulen

im Gegensatz zu den Kindergärten stärker zentralisiert sind, kommt es nach Schuleintritt vermehrt zu gemeinsamen Wegstrecken. Tab. 7 und Abb. 8 zeigen eine kontinuierliche Zunahme der gemeinsamen Schulwege bis in die vierte Klasse der Primarschule. In der Oberstufe nimmt der gemeinsame Schulweg wieder ab. Die Ursache liegt im starken Anstieg der Benutzung des Fahrrads.



Frage 4: Begleitung durch Erwachsene

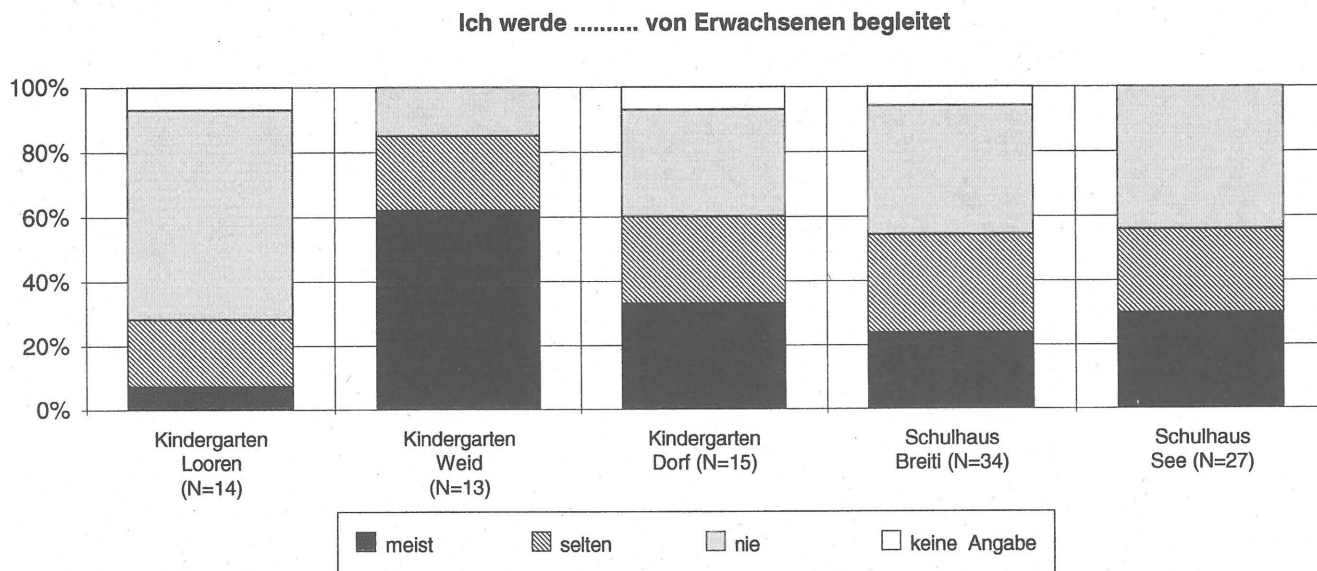
Empfehlung

Auswertung nach (jüngeren) Altersgruppen und nach Schulhäusern (insbesondere Kindergärten).

Tab. 8: Begleitung durch Erwachsene

	meist		selten		nie		Keine Angabe		Total
Kinderg. Looren	1	7%	3	21%	9	64%	1	7%	14
Kinderg. Weid	8	62%	3	23%	2	15%	0	0%	13
Schulh. Breiti									
1. Klasse	6	27%	5	23%	9	41%	2	9%	22
2. Klasse	4	20%	8	40%	8	40%	0	0%	20
3. Klasse	0	0%	3	17%	15	83%	0	0%	18
Schulh. Wildegg									
1. Sekundarkl.	0	0%	1	5%	18	86%	2	10%	21
Total	19	18%	23	21%	61	56%	5	5%	108

Abb. 9: Beispiel einer Darstellung der Begleitung durch Erwachsene nach Kindergartenstandorten



Möglicher Kommentar

Vor allem im Kindergarten und bis zur zweiten Primarklasse werden die Kinder von Erwachsenen auf ihrem Schulweg begleitet. Dass aber selbst in diesen Altersgruppen grosse Unterschiede bestehen, zeigt eine Auswertung nach Kindergarten- und Schul-

hausstandorten. So werden rund 62% der Kinder auf dem Weg zum Kindergarten Weid begleitet. Beim Kindergarten Looren sind es weniger als 10%. Hier zeigt sich ein Zusammenhang der Begleitung mit den gefährlichen Stellen, die die Kinder überqueren müssen.

Tab. 9: Begleitung im Auto

	meist		selten		nie		Keine Angabe		Total
Kinderg. Looren	1	7%	5	36%	7	50%	1	7%	14
Kinderg. Weid	2	15%	7	54%	4	31%	0	0%	13
Schulh. Breiti									
1. Klasse	2	9%	10	45%	10	45%	0	0%	22
2. Klasse	1	5%	6	30%	11	55%	2	10%	20
3. Klasse	0	0%	7	39%	10	56%	1	6%	18
Schulh. Wildegg									
1. Sekundarkl.	0	0%	6	29%	15	71%	0	0%	21
Total	6	6%	41	38%	57	53%	4	4%	108

Möglicher Kommentar

Rund 6% aller Schülerinnen und Schüler werden meist und rund 38% werden selten in die Schule oder den Kindergarten gefahren oder von dort abgeholt. Erwartungsgemäss sind die Anteile bei jüngeren Kindern grösser als bei den älteren. In der Oberstufe werden fast drei Viertel (71%) aller Schülerinnen und Schüler nie mit dem Auto zur Schule gebracht. Dies hängt mit der in diesem Alter weni-

ger erwünschten Begleitung sowie der Unabhängigkeit dank dem Fahrrad zusammen (vergleiche Frage 2). Bei dieser Frage lässt sich auch ein Zusammenhang mit der Begleitung durch andere Kinder feststellen. Kinder, die regelmässig von einem Elternteil begleitet werden, gehen weniger mit anderen Kindern, insbesondere dann, wenn diese Begleitung motorisiert erfolgt.

Tab. 10: Gründe für die Begleitung

	Verkehr gefährlich		Andere Gründe		Weiss nicht		Keine Angabe		Total
Kinderg. Looren	1	25%	3	75%	0	0%	0	0%	4
Kinderg. Weid	9	82%	1	9%	1	9%	0	0%	11
Schulh. Breiti									
1. Klasse	4	36%	2	18%	4	36%	1	9%	11
2. Klasse	3	25%	4	33%	2	17%	3	25%	12
Schulh. See									
Total	17	45%	10	26%	7	18%	4	11%	38

Die Auswertung beschränkt sich auf die Kindergärten und beiden ersten Primarklassen der verschiedenen Schulhäuser. Zahlenbasis für diese Auswertung sind die Kategorien "meist oder selten" aus der Tabelle 8.

Möglicher Kommentar

Die Gründe für die Begleitung der Kinder können vielfältig sein¹⁹. Hier wird einzig danach gefragt und ausgewertet, inwieweit die Gefährlichkeit des Schulwegs für die Begleitung eine Rolle spielt. Die anderen Gründe werden nicht weiter aufgeschlüsselt. Dies führt dazu, dass diese Frage einzig nach Schulhäusern respektive Kindergärten ausgewertet werden kann. Ein allgemeiner Vergleich zwischen

den Gründen ist nicht möglich. Der Vergleich nach Kindergarten- und Schulstandorten zeigt, dass beim Kindergarten Weid die Begleitung aus Verkehrssicherheitsgründen einen überproportionalen Anteil ausmacht. Weil die Zahl der Gründe bei den übrigen Kindergärten und Schulhäusern sehr klein ist, lässt sich dazu nichts weiter aussagen.

Frage 5: Wahl des Schulweges

Empfehlung

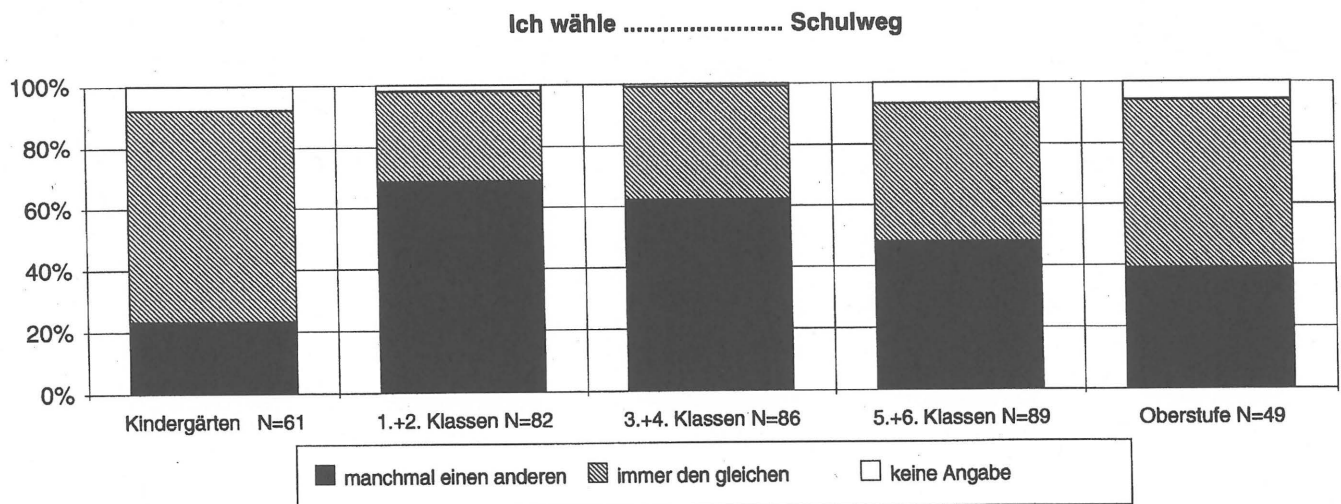
Auswertung nach Altersgruppen.

Tab. 11: Wahl des Schulweges (alle Schulhäuser zusammen)

	immer den gleichen		manchmal einen anderen		Keine Angabe		Total	Anzahl Wege	Mittelwert
Kindergärten	42	69%	14	23%	5	8%	61	73	1.2
1.+ 2. Klassen	24	29%	56	68%	2	2%	82	159	1.9
3.+ 4. Klassen	32	37%	53	62%	1	1%	86	163	1.9
5.+ 6. Klassen	40	45%	43	48%	6	7%	89	145	1.6
Oberstufe	27	55%	19	39%	3	6%	49	71	1.4
Total	165	45%	185	50%	17	5%	367	611	1.7

"Mittelwert" = Durchschnittliche Anzahl Wege pro Kind

Abb. 10 : Beispiel einer Darstellung der Schulwegwahl nach Altersgruppen



Möglicher Kommentar

Wie wichtig das Bedürfnis nach Abwechslung auf dem Schulweg ist, zeigen die obigen Angaben. Die Hälfte der SchülerInnen geht immer wieder einmal einen anderen Schulweg. Im Durchschnitt aller Klassen haben die Kinder rund zwei Schulwege, zwischen denen sie regelmässig wählen (Mittelwert 1,7). Besonders interessiert und neugierig scheinen die Unterstufenschüler zu sein, von denen rund zwei Drittel ihre Schulwegroute immer wieder ändern. Die Kindergartenkinder bleiben ihrem Weg grösstenteils die ganze Zeit über treu, nicht zuletzt deshalb, weil die Kindergärten nahe am Wohnort

liegen. Hier zeigt sich auch eine gewisse Parallelität zur Frage des gemeinsamen Schulweges mit anderen Kindern. Wenn mehrere Kinder zusammen sind, so sind sie nicht nur neugieriger, sondern scheinen auch einmal den Weg dieses oder jenes Kindes zu nehmen. Wenn die Zahl der Wahlmöglichkeiten für die Kinder gross ist, weist dies auch auf ein attraktives Wegnetz hin.



Frage 6: Gefährliche Stellen

Empfehlung

Auswertung nach Altersgruppen und Schulhäusern.

Anzahl gefährlicher Stellen

Um die Gesamtzahl aller gefährlichen Stellen zu erhalten, werden die Angaben unter 6b zusammengezählt. Dabei sind diese Angaben noch mit der im Plan eingetragenen Anzahl zu vergleichen und gegebenenfalls zu bereinigen. Teilt man die Zahl der


genannten Stellen durch die Anzahl SchülerInnen, so ergibt sich der Mittelwert, d.h. die durchschnittliche Zahl der Gefahrenstellen pro Kind.

Tab. 12: Anzahl gefährlicher Stellen

	Anzahl SchülerInnen		Anzahl gefährliche Stellen		Mittelwert: Stellen pro SchülerIn	
Kindergarten Looren	14	14	10	10	0.7	0.7
Kindergarten Weid	13	13	25	25	1.9	1.9
Schulhaus Breiti		60		69		1.2
1. Klasse	22		33		1.5	
2. Klasse	20		22		1.1	
3. Klasse	18		14		0.8	
Schulhaus Wildegg		21		10		0.5
1. Sekundarklasse	21		10		0.5	
Total	108		114		1.1	

Anzahl SchülerInnen = siehe Anzahl retournierte Fragebogen.

Mittelwert = Durchschnittliche Anzahl Stellen pro SchülerIn.

 = Zusammenzug aller Klassen eines Kindergartens resp. Schulhauses

Möglicher Kommentar

Etwas mehr als die Hälfte der Kinder muss gemäss eigenen Angaben auf ihrem Schulweg eine oder mehrere Gefahrenstellen überqueren. Der Mittelwert liegt für alle Kinder und Schulhäuser bei 1,1 Gefahrenstellen pro Kind. Das heisst, im Schnitt muss jedes Kind auf seinem Schulweg eine Stelle passieren, die es als gefährlich einstuft. Es lässt sich feststellen, dass mit zunehmendem Alter die Zahl der Gefahrenstellen und damit auch der Mittelwert zurückgeht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die älteren Kinder dank der entwickelteren physischen Fähigkeiten im Verkehr besser zurechtfinden können. Die Aufschlüsselung nach Schulhäusern und Kindergärten zeigt, dass im Schnitt der Kindergarten Weid den absolut höchsten Mittelwert aufweist. Was sich bei der hohen Begleitquote (Frage 4) bereits angedeutet hat, wird hier erhärtet. Der Weg in diesen Kindergarten ist gefährlich.

Lage der gefährlichen Stellen

Aufgrund der roten Markierungen auf den Plänen werden die gefährlichen Stellen ermittelt. Für diese Auswertung müssen alle Pläne zweimal durchgegangen werden. In einer ersten Runde wird eine Liste mit den Stellen und der Anzahl der Nennungen erstellt. In einem zweiten Durchgang wird in den Plänen geschaut, wieviele Kinder diese Stellen regelmässig passieren, unabhängig davon, ob sie diese gefährlich finden oder nicht. Die Tabelle dazu wird relativ umfangreich. Es ist deshalb sinnvoll, die Auswertung zuerst nach einzelnen Schulhäusern durchzuführen. Aufgrund dieser Informationen lässt sich für jeden Kindergarten und jedes Schulhaus ein eigenes Gefahrenprofil erstellen. Am Schluss können diese Resultate zur Gesamtübersicht zusammengefügt werden. Generell ist bei der Auswertung darauf zu achten, ob eine Stelle vornehmlich für die zu Fuss gehenden oder die velofahrenden Kinder gefährlich ist.



Tab. 13: Lage der gefährlichen Stellen (am Beispiel Schulhaus Breiti)

Schulhaus Breiti	Jubiläumplatz (1)			Kirchgasse (2)			Bahnhofstr. (3)			Bäckerei Z. (4)		
	GEF	PAS	N%	GEF	PAS	N%	GEF	PAS	N%	GEF	PAS	N%
1. Klasse	10	12	83%	6	6	100%	3	11	27%	2	5	40%
2. Klasse	6	7	86%	4	4	100%	2	9	22%	1	3	33%
3. Klasse	6	9	67%	3	3	100%	0	8	0%	0	2	0%
4. Klasse	5	13	38%	0	0	0%	0	7	0%	0	1	0%
5. Klasse	3	10	30%	1	1	100%	0	8	0%	1	3	33%
etc.												
Total	30	51	59%	14	14	100%	5	43	12%	4	14	29%

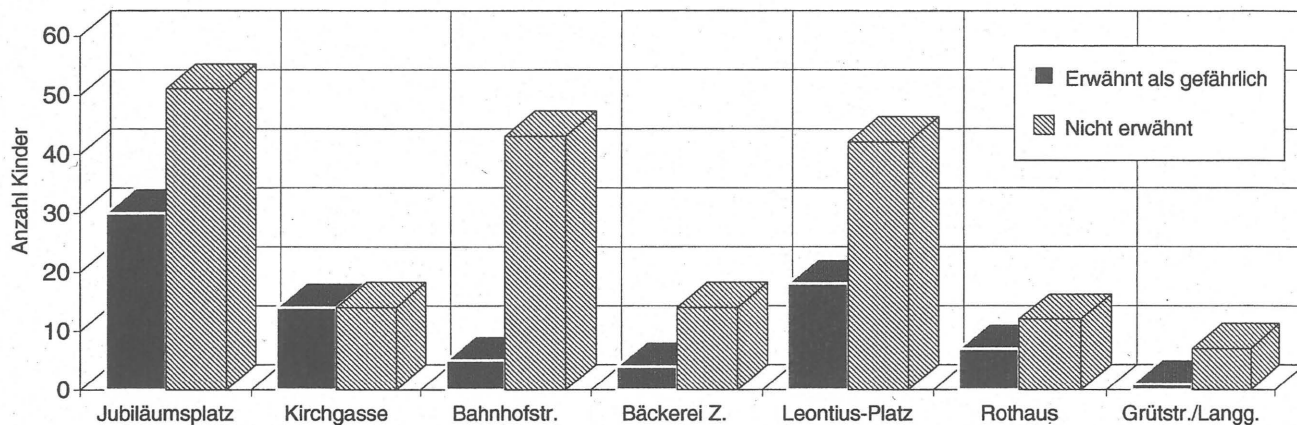
Legende: GEF = Anzahl der Kinder, die diese Stelle als gefährlich einstufen.
 PAS = Anzahl Kinder, die diese Stelle passieren.
 N% = Prozentualer Anteil der Kinder, die diese Strecke passieren und sie als gefährlich einstufen.

Möglicher Kommentar

Für das Schulhaus Breiti zeigt sich folgendes Bild: Der Jubiläumplatz muss von vielen Kindern (total 51) überquert werden. Rund 60% der Kinder, die ihn überqueren müssen, finden ihn gefährlich. Durch die Kirchgasse gehen «nur» vierzehn Kinder,

aber alle finden sie gefährlich (Gründe siehe unten). Im Gegensatz dazu wird die Bahnhofstrasse von den meisten Kindern, die dort durchgehen als verhältnismässig sicher eingestuft.

Abb. 11: Beispiel eines Gefahrenprofils: Schulhaus Breiti

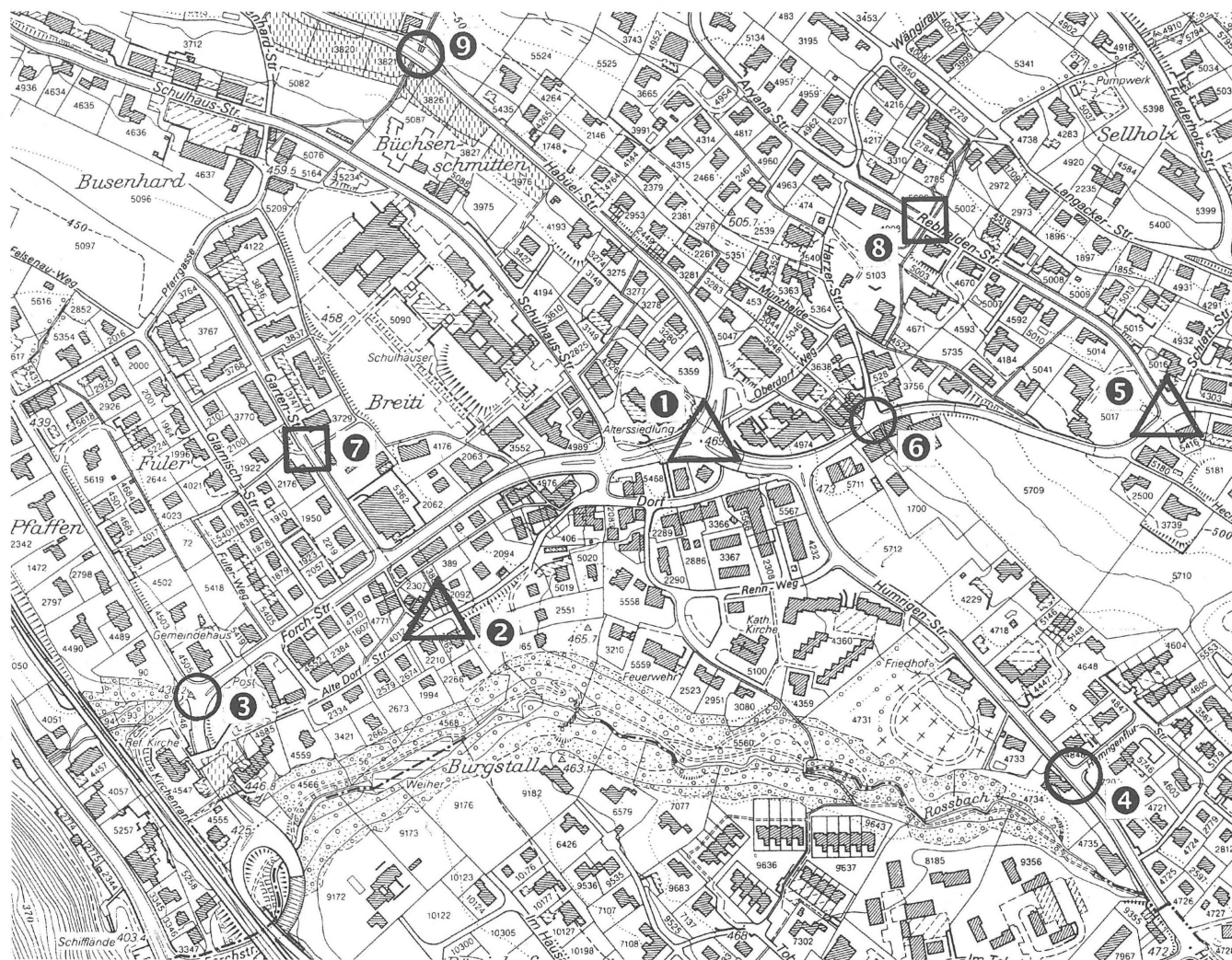


Gesamtes Gefahrenprofil der Gemeinde

Aus den von allen Kindergärten und Schulhäusern zusammengeführten Daten lässt sich das Profil aller gefährlichen Stellen zeichnen und z.B. als «Rangliste» darstellen. Zur Übersicht werden die Stellen mit den meisten Nennungen in den Gemeindeplan

eingetragen und numeriert. Dies ist hilfreich bei der späteren Beschreibung von einzelnen Stellen. Als Variante können in einem anderen Plan diejenigen Stellen eingezeichnet werden, die im Verhältnis der dort durchgehenden Kinder am häufigsten genannt werden (siehe oben).

Abb. 12: Übersicht über die Gefahrenstellen der Gemeinde



Reproduziert mit Bewilligung des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich vom 26.2.1997

Legende:

- = 3–6 Nennungen
- = 7–10 Nennungen
- △ = 11 und mehr Nennungen
- ⑥ = Nummer der gefährlichen Stellen

Gefahregründe

Die Gründe, weshalb die genannten Stellen gefährlich sind, kann mit der Auswertung der Frage 6c erhoben werden. Allerdings bedarf es dazu einiger Vorbereitungen. Da die Frage «offen», das heisst ohne vorgegebene Kategorien formuliert ist, muss zuerst eine Liste von möglichen Gefahregründen erstellt werden. Dies ist nicht einfach, weil die Antworten sehr vielfältig sein können²⁰. Der folgende Vorschlag einer solchen Liste basiert auf den Erfahrungen früherer Schülerbefragungen und kann je nach Bedarf abgeändert und ergänzt werden.

Liste von möglichen Gefahregründen

- Geschwindigkeit
- Unübersichtlichkeit (Kurven, parkierte Autos etc.)
- Verkehrsmenge (viel Verkehr, viele Lastwagen)
- Keine Sicherungen für FussgängerInnen (Trottoirs, Mittelinseln etc.)
- Gefährliche Überquerungen (ohne Angabe von Detailgründen)
- Hof-/Parkplatzausfahrt (Autos queren Fussgängerfläche)

- Autos kommen aus allen respektive verschiedenen Richtungen
- AutofahrerInnen schauen nicht, sind rücksichtslos
- Strassenbreite (Strasse ist zu breit, Kreuzung ist zu gross)
- Fehlende/unklare Zeichengebung (Blinker, keine Handzeichen etc.)
- Mangelnde soziale Kontrolle (Angst vor kriminellen Übergriffen)
- Diverse

Wenn die Liste aufgesetzt ist, können für jede Stelle aus den Fragebogen die jeweiligen Gefahregründe herausgelesen und auf ein Auswertungsblatt übertragen werden. Diese Arbeit ist relativ zeitaufwendig, da die Aussagen der Kinder sorgfältig analysiert werden müssen.

Beispiel der Auswertung einer Aussage:

Ein Zweitklässler nennt als Gefahregründe für den Leontius-Platz: «Weil es da viel Verkehr und schnell fahrende Autos gibt und sie biegen meistens ohne Blinker ab». Diese Aussage ist in den Kategorien Verkehrsmenge, Geschwindigkeit und fehlende Zeichengebung zu vermerken.

Tab. 14: Gefahregründe einzelner Stellen

Nr.		Anzahl Nenn.	Geschwindigkeit		Unübersichtlichkeit		Verkehrsmenge		Fehlende Sicherungen		etc.	Total Gründe
1	Jubiläumsplatz	30	25	56%	2	4%	14	31%	4	9%		45
2	Kirchgasse	14	3	17%	1	6%	2	11%	12	67%		18
3	Bahnhofstr.	5	1	14%	4	57%	0	0%	2	29%		7
4	Bäckerei Z.	4	2	33%	1	17%	0	0%	3	50%		6
5	Leontius-Platz	18	15	34%	14	32%	9	20%	6	14%		44
6	Rothaus	7	4	19%	4	19%	12	57%	1	5%		21
7	Grütstr./Langg.	1	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%		2
8	etc.											
	Total	79	50	35%	27	19%	37	26%	29	20%		143

"Anzahl Nennungen" besagt, wie oft diese Stelle als gefährlich genannt worden ist (siehe oben)
Mehrfachnennungen pro Stelle sind möglich

Möglicher Kommentar

Wie obige Tabelle zeigt, bildet vor allem die Geschwindigkeit das Hauptproblem für die Kinder. Es folgen die Verkehrsmenge, fehlende Sicherungen für die FussgängerInnen und die Unübersichtlichkeit als Probleme. Je nach Stelle sind unterschiedliche Gründe für die Gefahr ausschlaggebend. Auf dem Jubiläumsplatz beispielsweise ist es das grosse Tempo der Motorfahrzeuge, an der Kirchgasse die

fehlende Sicherung für die FussgängerInnen und beim Rothaus die Verkehrsmenge. Trotz Fussgängerstreifen hält dort kaum jemand an und lässt die Kinder hinüber. Am Leontiusplatz verstärken sich die Unübersichtlichkeit und die hohen Geschwindigkeiten gegenseitig. Die Kinder werden durch die Fahrzeuge überrascht.



Frage 7: Schulwegerlebnis

Empfehlung:

Auswertung nach Altersgruppen.

Die Frage nach dem Schulwegerlebnis ist ebenfalls «offen» formuliert. Das heisst, für die Auswertung muss auch hier zuerst eine Liste erstellt werden. Es versteht sich von selbst, dass die Schulwegerlebnisse noch vielfältiger sind als die Gefahren und deshalb das Aufstellen einer Liste nicht einfacher wird. Aufgrund bisheriger Schülerbefragungen lassen sich die am häufigsten genannten Kategorien bereits festlegen. Diejenigen Erlebnisse der Kinder, die nicht unmittelbar in die Listenaufstellung passen, können in einer separaten Spalte in Prosa notiert werden und am Schluss in (neue) Kategorien zusammengefasst werden. Die Auswertung der Zeichnungen wird analog der Beschreibungen vorgenommen. Nicht selten illustrieren dabei die Kinder ihre Texte, oder kommentieren ihre Zeichnungen, was die Kategorisierung erleichtert.

Liste der möglichen Schulwegerlebnisse

- Natur (allgemein)
- Tiere (Hunde, Katzen, Regenwürmer, Schnecken, Vögel etc.)
- Pflanzen (Blumen, Bäume, Beeren etc.)
- Kameradinnen und Kameraden (andere Kinder auf dem Schulweg)
- Menschen aus dem Ort (Briefträger etc.)
- Umgebung des Weges (Baustellen, Gebäude etc.)
- Charakter des Weges (Geheim- oder Schleichweg, Abkürzungen etc.)
- Ungefährlicher Weg
- Kurzer oder langer Weg
- Nichts besonderes
- Diverses

Möglicher Kommentar

Wie wichtig der Schulweg für Erfahrungen verschiedenster Art ist, kommt in den Antworten zu dieser Frage deutlich zum Ausdruck. Was am Schulweg vor allem gefällt, sind die Möglichkeiten, Pflanzen und Tiere zu sehen, aber auch mit Kameradin-

Tab. 15: Schulwegerlebnisse (Auszug)

	Natur (inkl. Tiere und Pflanzen)		KameradInnen		Menschen vom Ort		Umgebung des Weges		etc.	Total Erlebnisse
Kindergärten	24	57%	6	14%	9	21%	3	7%		42
1.+ 2. Klassen	27	60%	9	20%	4	9%	5	11%		45
3.+ 4. Klassen	14	24%	18	31%	14	24%	12	21%		58
5.+ 6. Klassen	6	12%	17	33%	12	23%	17	33%		52
Oberstufe	3	10%	9	31%	5	17%	12	41%		29
Total	74	33%	59	26%	44	19%	49	22%		226

Mehrfachnennungen sind möglich

nen und Kameraden den gleichen Weg zu gehen. Geschätzt wird ferner, wenn der Weg ungefährlich ist. Interessant ist auch ein kleiner Blick in die verschiedenen Klassen. Während bis zur dritten Primarklasse vor allem die Tier- und Pflanzenwelt fasziniert, tritt in den höheren Klassen vor allem die

Kameradschaft und das Interesse an der weiteren Umgebung des Weges (Baustellen etc.) in den Vordergrund. In der Oberstufe wird dann oft «nichts besonderes» auf dem Schulweg bemerkt. Den älteren Kindern geht es zunehmend wie den Erwachsenen: Der Weg ist Mittel zum Zweck.





Teil IV

Von der Analyse zu den Massnahmen



Umsetzungsphase

Im vierten Teil wird die Umsetzung der in der Analyse gewonnenen Erkenntnisse vorbereitet. Auch in dieser Phase kann je nach vorhandener Kapazität mehr oder weniger Arbeit investiert werden. Allerdings lehrt die Erfahrung, dass die Umsetzung ausgesprochen viel Geduld, Ausdauer und Beharrlichkeit braucht. Im Minimum sollten die Erkenntnisse aus der bisherigen Arbeit publik gemacht und in die öffentliche Diskussion eingebracht werden. Konkrete bauliche oder andere Massnahmen werden in diesem Teil nicht beschrieben, da sich erstens die jeweils passende Massnahme von Gemeinde zu Gemeinde unterscheiden kann, zweitens die Durchsetzung oft mehr eine politische als eine technische Frage ist und drittens bereits eine ansehnliche Literatur über mögliche Massnahmen besteht.

4.1 Verknüpfung und Ergänzung der Befragungsergebnisse mit Grundlagendaten

Die Ergebnisse der Schülerbefragungen können je nach vorhandenem Zeitbudget mit zu Beginn erwähnten Grundlagendaten ergänzt werden. Oft zeigt sich dabei, dass die Angaben der Kinder ein bereits bekanntes Problem aus einer etwas anderen Perspektive (nochmals) beleuchten. Die Verknüpfung von Grundlagendaten und Schülerbefragung kann insbesondere wichtig sein im Hinblick auf die Formulierung von Massnahmen. Nur auf einer umfassenden Grundlage lassen sich die Schulwegprobleme der Kinder ursächlich lösen und eine kurzfristige Symptombekämpfung verhindern.

Geschwindigkeitsmessungen

Die Geschwindigkeitsmessungen der Polizei zeigen, wo im allgemeinen zu schnell gefahren wird und sich deshalb Massnahmen aufdrängen, um die

Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg zu verbessern. Eine Anfrage für die Resultate der Messungen ist je nachdem an die Gemeinde- oder Kantonspolizei zu richten. Wenn keine Messwerte der Polizei vorhanden oder diese nicht erhältlich sind, so können diese auch selber erhoben werden, zum Beispiel mit einem ausleihbaren Radarmessgerät²¹. Soweit möglich, sollten mehrere Messungen gemacht, respektive herangezogen werden, um zufällig zustande gekommene Ergebnisse auszuschliessen.

Zählung des Verkehrsaufkommens

Das Verkehrsaufkommen ist eine nützliche Grösse zur Interpretation der Befragungsergebnisse und der Evaluation von Massnahmen. Interessant sind dabei nicht nur Daten zum hausgemachten oder zum ortsdurchquerenden Verkehr. Wichtig ist insbesondere, dass neben den Zahlen zum motorisierten, auch solche zum Velo-, Fussgänger- und zum öffentlichen Verkehr beigezogen werden. Sind diese Zahlen nicht vorhanden, so sollte die Gemeinde sie erheben lassen. Die Angaben sind vor allem deshalb von Bedeutung, weil die Wahrnehmung von Problemen und Lösungen meistens von statistischen Grössen abhängt. Die Erfahrung lehrt, dass die zahlenmässige Unterschätzung des Fussgänger- und Veloverkehrs dazu führt, dass sich die umgesetzten Massnahmen vornehmlich an den Interessen des Motorfahrzeugverkehrs orientieren. Allerdings dürfen Sicherheitsverbesserungen nicht zur reinen statistischen Aufrechnung der Anzahl VerkehrsteilnehmerInnen verkommen. Die Bewegungsfreiheit und der Schutz, insbesondere von Kindern und alten Menschen muss im Vordergrund stehen.

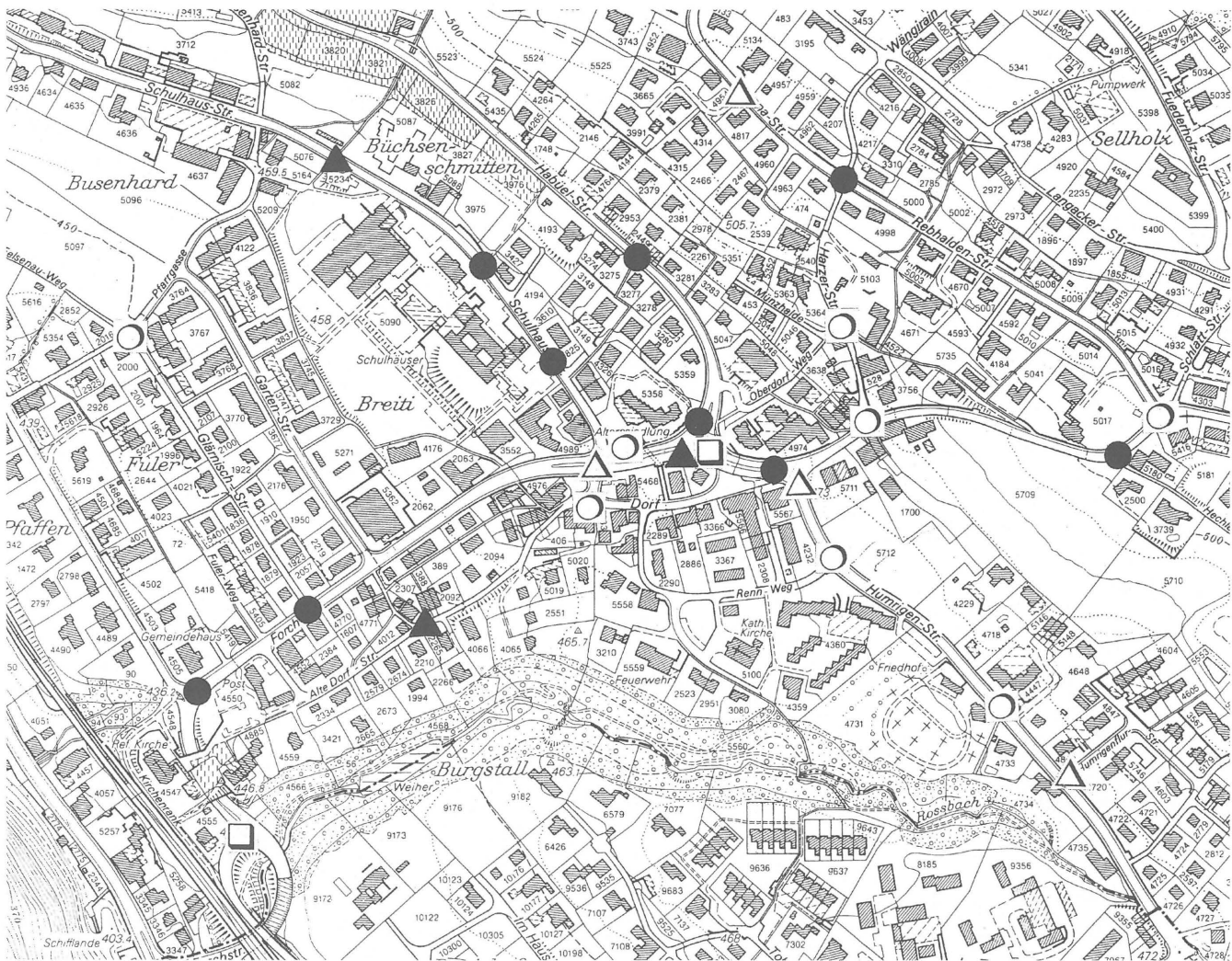
Erwartete Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Daten zur erwarteten Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können Hinweise darauf geben, welche Lösungen für Teile der Schulweg-

Tab. 16: Übersicht über Geschwindigkeitsmessungen der Polizei resp. eigener Messungen

1997	16.2.97	2.5.97	20.8.97	27.10.97	4.12.97
Ort	Rütihof	Seestr. 15	Grüttlistr.53	Burgstr. 109	Bahnhofstr.
Fahrtrichtung	Rank	Oberdorf	Kleinwil	See	Au
Zeit	11.45-13.30	15.45-16.45	06.30-08.15	12.15-13.45	16.45-18.15
Signalisierte Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
Gemessene Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	68 km/h	75 km/h	63 km/h	98 km/h
Kontrollierte Fahrzeuge	93	65	104	137	195
Anzahl Verzeigungen	53	8	16	6	51
Verzeigungsquote in %	57%	12%	15%	4%	26%

Abb. 14: Übersicht über Unfallschwerpunkte in der Gemeinde (Ausschnitt)



Reproduziert mit Bewilligung des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich vom 26.2.1997

Legende:

- Unfall mit FussgängerIn od. Velo ohne Verletzte
- ▲ Unfall mit FussgängerIn od. Velo mit Verletzten
- Unfall mit FussgängerIn od. Velo mit Getöteten
- Unfall zwischen Motorfahrzeugen ohne Verletzte
- △ Unfall zwischen Motorfahrzeugen mit Verletzten
- Unfall zwischen Motorfahrzeugen mit Getöteten

sicherung angestrebt werden sollten. Dabei steht insbesondere die Standortplanung von Kindergärten und Schulhäusern im Vordergrund. Werden in einem Gemeindeteil neue Familienwohnungen gebaut, so drängt sich möglicherweise ein neuer Kindergarten oder ein neues Schulhaus auf, mit dem zugleich bisherige Sicherheitsprobleme von SchülerInnen entschärft werden können. Die geplante Beruhigung oder der Ausbau von Strassen kann im weiteren einen Einfluss auf die Klassenzuteilungen haben. Weitere Infrastrukturbauten wie z.B. der Bau eines Altersheims können Veranlassung sein, eine Strasse zu beruhigen und damit die Sicherheit sowohl der Kinder wie auch der alten Personen zu verbessern.

Unfallstatistiken

Ebenfalls bei der Polizei sind die Unfallstatistiken der Gemeinde zu erfragen. Eine Analyse der Unfälle kann wichtige Hinweise auf Sicherheitsverbesserungen für die Schulwege geben. Es ist beispielsweise möglich, dass nicht «nur» die Kinder an einer Stelle überfordert sind, sondern auch die AutolenkerInnen und sich dies z.B. in einer erhöhten Zahl von Abbiegeunfällen zeigt.

4.2 Massnahmenevaluation

Aufgrund der bisherigen Ergebnisse kann man sich überlegen, in welche Richtung die Verbesserungen auf dem Schulweg gehen müssen, z.B. ob eher bauliche, organisatorische oder verkehrstechnische Massnahmen in Frage kommen. Ein Blick in die Literatur kann dabei nützliche Anregungen geben, was bereits andernorts verwirklicht ist und was im Detail zu beachten ist (siehe Literaturliste). Einige der im Anhang aufgeführten Institutionen sind gerne bereit, sie näher zu beraten. Bevor man sich in die Detailarbeit der Massnahmenevaluation stürzt, sollte man sich einige wichtige Punkte vor Augen führen.

1. Grundsätzlich sind die Massnahmen aus Kindersicht zu beurteilen. Eine Besichtigung, bei der man sich in die Perspektive der Kinder versetzt, zeigt welche Massnahmen nötig sind und in Frage kommen.
2. Weil Kinder nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch in ihrer Freizeit verunfallen, kann die Schulwegsicherung nur ein Anfang für mehr Sicherheit auf den Strassen in der Gemeinde sein. Die Massnahmen sollten immer auch mit Blick über den Schulweg hinaus evaluiert werden.
3. Die Massnahmen sollten möglichst flächendeckend angelegt sein und sich nicht nur auf einzelne Stellen beschränken. Dies einerseits weil die Sanierung einer Stelle (negative) Auswirkungen auf andere haben kann, und andererseits weil wir aufgrund der Schülerbefragung wissen, dass Kinder ihre Wege oft ändern und dass sich durch Bildung neuer Klassen und Umteilungen die Situation schnell verändern kann. Schulwege sind nicht als Achsen, sondern als Netz mit Wahlmöglichkeiten für die Kinder zu planen und zu gestalten. Die beste Schulwegsicherung ist wohl die Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet.
4. Die allgemeinen Ziele wie die Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze und die Verwirklichung von menschenverträglichen Geschwindigkeiten (z.B. mit Tempo 30) sollten als Richtgrösse für die Planung von Massnahmen dienen. Es darf nicht vergessen werden, dass von den Anstrengungen für die Kinder auch ältere Personen, sowie alle FussgängerInnen und VelofahrerInnen profitieren. Bei sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegen werden die Kurzstrecken mehr zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt, was wiederum zu mehr Sicherheit, zu mehr Wohnlichkeit und weniger Umweltbelastungen beiträgt.



5. Die Massnahmenevaluation sollte sich für Nicht-Fachleute auf die Ausarbeitung von grob skizzierten Varianten beschränken. Für die eigentliche Planungsarbeit ist das Fachwissen von PlanerInnen, IngenieurInnen und GestalterInnen notwendig, die sich bei den rechtlichen und verkehrstechnischen Normen und Anforderungen auskennen.
6. Überlegen Sie sich in diesen Zeiten der knappen Finanzen auch provisorische, kostengünstige und leicht realisierbare Massnahmen. Es ist

allerdings darauf zu achten, dass diese trotzdem ansprechend gestaltet sind und nicht als inspirationslose Hindernisse daherkommen. Hier ist Kreativität – auch von den Behörden – gefragt.

7. Die Massnahmen sollten nach Prioritäten geordnet werden. Diese sind an sich schon durch die Resultate der Umfrage gegeben, müssen aber aufgrund der Evaluationsüberlegungen nochmals überprüft werden.



4.3 Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten sollten in einer geeigneten Form zusammengefasst und veröffentlicht werden, denn sie sind eine wichtige Grundlage für die Umsetzung. Natürlich kann ein solcher Bericht bereits nach der Schülerbefragung verfasst und deren Resultate präsentiert werden. Je nach Situation in der Gemeinde, wird mit der Veröffentlichung auch der politische Druck geschaffen, der für eine Weiterarbeit notwendig ist.

Zur Darstellung der Ergebnisse bieten sich je nach zeitlichen Kapazitäten und (politischen) Notwendigkeiten verschiedene Formen in jeweils unterschiedlichen Ausführlichkeitsgraden an. Als Minimum sollte ein kleiner Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen und Forderungen erstellt werden.

Bericht

Der Bericht kann verschieden ausführlich ausfallen. Im Minimum sollte er auf 5–10 Seiten die wichtigsten Ergebnisse mit einem Kommentar und den Forderungen enthalten. Ein etwas ausführlicher Bericht könnte folgende Elemente enthalten:

- Weshalb eine Schülerbefragung und Schulwegsicherung
- Kurze Charakterisierung der Gemeinde bezüglich Verkehr
- Beschreibung und Kommentar zu den Ergebnissen
- Illustration der Ergebnisse mit Tabellen und Graphiken
- Als anschauliche Illustrationen lassen sich die Schilderungen der Kinder zu den gefährlichen Stellen und zu ihren Schulwegerlebnissen einbeziehen. Zeichnungen und andere Arbeiten der Kinder können hier integriert werden.
- Photos von den gefährlichen Stellen, aufgenommen aus der Kinderperspektive sollten in den Bericht eingebaut werden.
- Allenfalls können erste, grobe Massnahmen-

vorschläge mit entsprechenden Prioritäten (z.B. Sofort- oder langfristige Massnahmen), formuliert werden. Eine vorgängige Begehung der gefährlichen Stellen ist empfehlenswert.

- Forderungen und Aufzeigen der nächsten Schritte
- Zusammenfassung

Ausstellung

Um die Resultate der Schülerbefragung auf sympathische Art bekanntzumachen, eignet sich eine Ausstellung sehr gut. Aufhänger können die Zeichnungen und Photos der Kinder sein, auf denen sie ihren Schulweg festgehalten haben. Vielleicht sind im Schulunterricht noch weitere Arbeiten entstanden, die sich mit dem Thema Schulweg befassen und ausgestellt werden könnten. Eine Ausstellung kann mit einfachen Mitteln gestaltet werden und muss keineswegs teuer sein. Sie kann im Gemeindehaus, Schulhaus oder an anderen öffentlichen Orten der Gemeinde gezeigt werden.

Informations- und Diskussionsabend

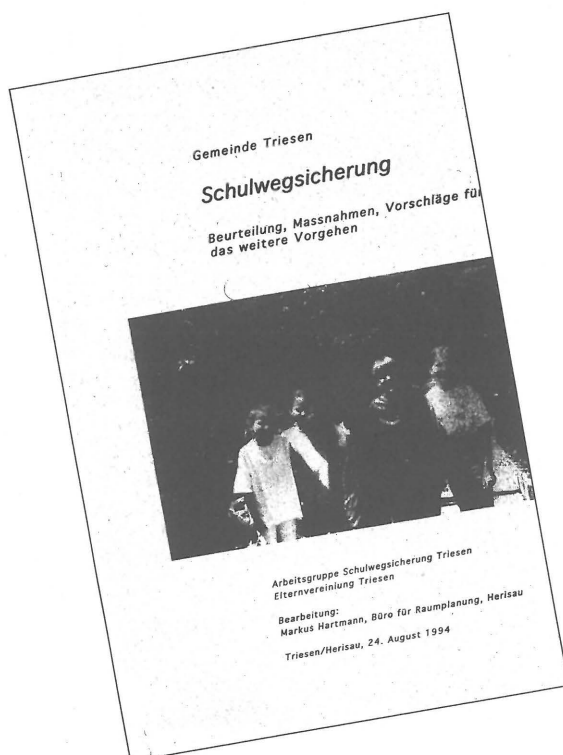
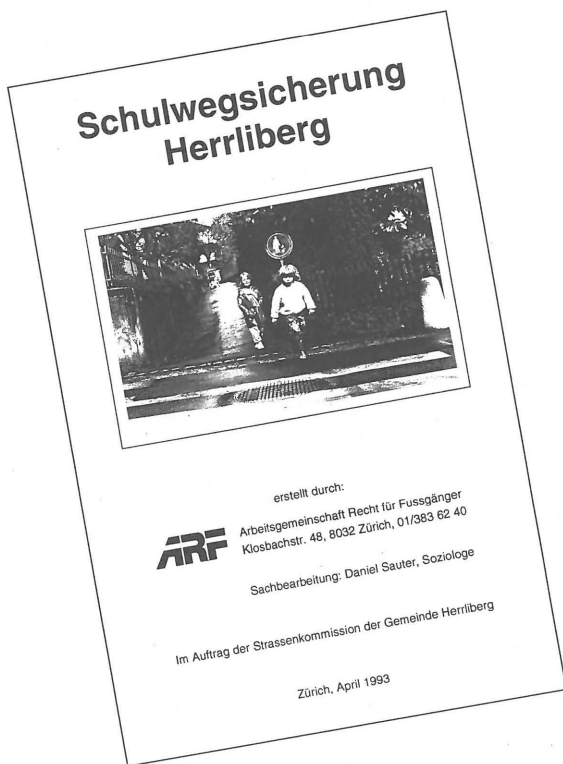
Die Resultate können auch an einem Diskussionsabend der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Dabei ergibt sich die Möglichkeit, mit denjenigen Personen zu diskutieren, die aufgrund der Ergebnisse nun die Umsetzung an die Hand nehmen sollten. Die Form einer solchen Veranstaltung kann je nach Bedürfnis variieren. So ist denkbar, dass neben der Vorstellung der Ergebnisse auch ein oder zwei Vorträge von Fachleuten über den Schulweg und die nun anstehenden Massnahmen angesetzt werden. Allenfalls bringt ein Podiumsgespräch etwas in Bewegung. Zur Veranstaltung sollten VertreterInnen der Exekutive und Legislative der Gemeinde, die Schulbehörden, die Presse sowie natürlich die Bevölkerung eingeladen werden²².

Pressekonferenz

Auch eine Pressekonferenz kann ein probates Mittel sein, um die Erkenntnisse aus der Schülerbefragung der Bevölkerung und den politischen Gremien zur Kenntnis zu bringen. Hierbei ist auf den Redaktionsschluss der lokalen und regionalen Tages- und Wochenpresse zu achten. Zudem sollten alle MedienvertreterInnen eingeladen und niemand diskriminiert werden. Der Medienanlass sollte gut vorberei-

tet sein und nicht mehr als eine Stunde dauern. Attraktiv kann beispielsweise die Besichtigung einer oder mehrerer der von den Kindern als gefährlich eingestuften Stellen sein. Will oder kann man den Aufwand für eine Pressekonferenz nicht auf sich nehmen, so ist ein Versand einer zweiseitigen

Zusammenfassung der Ergebnisse mit den Forderungen als Pressemitteilung eine Alternative. Man sollte allerdings nur an die Medien gelangen, wenn man auch etwas Wichtiges mitzuteilen hat.



4.4 Schritte zur Umsetzung

Mit der Durchführung der Schülerbefragung und der Bekanntmachung der Ergebnisse ist ein erster, wichtiger Schritt in Richtung von mehr Sicherheit auf dem Schulweg getan. Damit sich aber auch draussen auf der Strasse etwas ändert, müssen weitere entscheidende Schritte folgen. Die Gemeinde hat – teilweise in Absprache mit den Kantonsbehörden – zahlreiche Möglichkeiten zur Umsetzung. Kurzfristig kann sie eine sichtbehindernde Hecke zurückschneiden oder andere Sofortmassnahmen ergreifen, z.B. eine provisorische Mittelinsel oder Fahrbahnverengungen erstellen. Mittel- bis langfristig kann sie bauliche Umgestaltungen vorsehen, Wohnstrassen und Tempo-30-Zonen einrichten.

Falls die Gemeinde nicht von sich aus an die Umsetzung geht, muss der politische Druck und die Überzeugungskraft von aussen kommen. Je nach Eigentümerschaft der Strasse respektive je nach gesetzlichen Kompetenzen sind die Gemeinde-

oder die Kantonsbehörden anzusprechen. Mit der bisherigen Arbeit, insbesondere mit den Resultaten der Schülerbefragung, ist eine gute, sachliche Ausgangslage gegeben. Zudem besteht ein moralischer Druck, denn es wäre verantwortungslos die Aussagen der jüngsten Mitglieder einer Gemeinde einfach zu ignorieren und Unfälle in Kauf zu nehmen an Stellen, von denen man weiss, dass die Kinder überfordert sind. Wie und was kann man nun zur Umsetzung beitragen? Dazu einige Ideen und Vorschläge.

- Vereinbaren Sie einen Termin mit den Verantwortlichen der Gemeinde und der Schulbehörde. Fragen Sie beide, was sie gedenken vorzukehren, um die im Bericht erwähnten Problemstellen zu entschärfen. Ist die Gemeinde allenfalls bereit, eine Arbeitsgruppe einzusetzen mit dem Mandat, konkrete Lösungen für die Problempunkte zu finden? Organisieren Sie eine Begehung der gefährlichen Stellen, möglichst dann, wenn Kinder unterwegs sind. Veranlassen Sie gemeinsam mit den Behörden einen Gedankenaustausch,



ein «Brainstorming», an dem alle möglichen und unmöglichen Massnahmen zusammengetragen werden. Aktivieren Sie das kreative Potential aller Beteiligten.

- Nehmen Sie, falls dies nicht schon geschehen ist, Verbindung auf mit den Quartierorganisationen und Elterngruppen in Ihrer Gemeinde. Sind diese zu einer Unterstützung Ihrer Anliegen bereit? Können sich die Quartiervereine in ihrem Bereich für Verbesserungen einsetzen?
- Lancieren Sie eine Gemeindeinitiative – sofern dies die kantonalen Gesetze und die Gemeindeordnung zulassen. Achten Sie dabei auf die juristische Korrektheit des Inhalts und der Form.
- Stellen Sie Anträge an der Gemeindeversammlung. Die können je nach Kompetenzordnung der Gemeinde, Vorschläge zu konkreten Sanierungsmassnahmen, zur Projekt- ausarbeitung oder zu Projektfinanzierung umfassen. Beantragen Sie an der Versamm-

lung, an der das Jahresbudget behandelt wird, dass ein Betrag für Aufgaben im Rahmen der Schulwegsicherung eingesetzt respektive dieser aufgestockt wird.

- Nehmen Sie Kontakt mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege auf und schildern sie Ihr Problem. Welche Lösungen sieht sie? Kann sie sich innerhalb der kantonalen Verwaltung (z.B. beim Tiefbauamt) für Verbesserungen einsetzen?
- Um Ihrem Anliegen öffentliches Gewicht zu verleihen, bietet sich eine Aktionswoche oder ein Aktionstag, z.B. mit einem Umzug oder Fest an. Ein fröhlicher und farbiger Umzug oder ein Strassenfest wirken sympathisch, allerdings dürfen die Forderungen darin nicht untergehen. Holen Sie für eine solche Aktion frühzeitig eine Bewilligung der Polizei ein.
- Bleiben Sie am Ball mit den Medien. Wenden Sie sich an diese aber nur, wenn Sie ein konkretes Anliegen oder eine konkrete Forderung haben.



Bild: Bernhard Kägi

Teil V

Anhang



5.1 Muster-Informationsblatt für die Lehrerinnen und Lehrer

Elternverein Beipsielswil
c/o Peter Hofer
Seestrasse 45
9997 Beipsielswil

An die Lehrerinnen und Lehrer
von Beipsielswil

Beipsielswil, 4. Mai 1997

Sicherheit auf Schulwegen in Beipsielswil

Liebe Lehrerinnen und Lehrer

Wie sicher fühlen sich die Beipsielswiler Kinder auf Ihrem Schulweg? Das möchten wir vom Elternverein Beipsielswil zusammen mit der Schulpflege gerne herausfinden. Wir bitten Sie deshalb, die beiliegenden Fragebogen durch Ihre Schülerinnen und Schüler während einer Schulstunde ausfüllen zu lassen. Wir sind uns bewusst, dass Ihre Zeit beschränkt ist, doch leistet Ihre Hilfe einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit unserer Kinder.

Ziel der Befragung ist es, mehr über die Gefahren und Erlebnisse der Kinder auf dem Schulweg zu erfahren. Die jüngeren Schülerinnen und Schüler brauchen beim Ausfüllen des Fragebogens etwas mehr Betreuung als die älteren, insbesondere beim Einzeichnen des Weges auf dem Plan. Wertvoll sind für uns auch Zeichnungen, die den Schulweg zum Thema haben.

Dürfen wir Sie bitten, den Fragebogen nicht den Kindern als Hausaufgabe mitzugeben, sondern während der Schulstunde ausfüllen zu lassen. So sind wir sicher, dass alle Bogen unter den etwa gleichen Bedingungen ausgefüllt werden. Ausnahmsweise kann in den ersten und zweiten Klassen der Fragebogen wegen des grossen Betreuungsaufwandes zur Vervollständigung mit nach Hause gegeben werden. Zur Information dieser Eltern legen wir Ihnen einen Brief bei, der in der nötigen Zahl vervielfältigt und mitgegeben werden kann.

Ihre Anregungen als Lehrkräfte zum Thema Schulwegsicherheit sind uns ebenfalls sehr willkommen. Wir bitten Sie, diese gegebenenfalls zu notieren und uns zukommen zu lassen. Alle ausgefüllten Fragebogen und Zeichnungen möchten Sie bitte **bis spätestens 20. Juni 1997** direkt an die obige Adresse schicken.

Für Fragen stehen Ihnen schulhausintern Herr/Frau zur Verfügung, die genauer über dieses Projekt orientiert ist. Herr Paul Hofer vom Elternverein, Tel. oder Frau Ursula Losinger von der Schulpflege, Tel. sind ebenfalls gerne bereit, Ihre Fragen zu beantworten.

Für Ihre Mitarbeit danken wir Ihnen herzlich und grüssen Sie freundlich

Elternverein Beipsielswil

Schulpflege Beipsielswil

Peter Hofer

Ursula Losinger

Beilage: Brief an Eltern von Erst- und Zweitklässlern, wenn Vervollständigung des Fragebogens zu Hause

5.2 Beispielbrief für die Eltern

Elternverein Beispielswil
c/o Peter Hofer
Seestrasse 45
9997 Beispielswil

An die Eltern der Kindergarten-
und Schulkinder von Beispielswil

Beispielswil, 4. Mai 1997

Sicherheit auf Kindergarten- und Schulwegen in Beispielswil

Liebe Eltern

Mit Unterstützung der Schulpflege möchte der Elternverein mehr über die Sicherheit und die Gefahren auf dem Kindergarten- und Schulweg erfahren. Dazu befragen wir die Kinder von Beispielswil. Kinder haben aus körperlichen Gründen, z.B. wegen ihrer Grösse, eine andere Perspektive im Verkehr als wir Erwachsenen. Kuppen, Büsche oder parkierte Autos können für sie ein Problem sein, über das wir Erwachsenen hinwegsehen.

Die Befragung wird uns Hinweise geben, wo die Kinder ihren Schulweg für gefährlich halten. Sie hat auch eine verkehrserziehende Funktion, indem sich die Kinder mit ihrem Weg zur Schule aktiv beschäftigen. Das Erlebnis Schulweg möchten wir mit Zeichnungen dokumentieren und hoffen, dass uns möglichst viele Kinder eine solche schicken.

Was geschieht mit der Befragung? Anschliessend an die Auswertung der Fragebogen werden wir einen kleinen Bericht erstellen, eine Ausstellung mit den Zeichnungen der Kinder organisieren und an einer öffentlichen Veranstaltung über die Resultate informieren und diskutieren. Alle Daten werden nur in allgemeiner Form veröffentlicht, so dass der Datenschutz gewährleistet ist.

Beiliegend finden Sie den Fragebogen, den Ihr Kind zum Ausfüllen respektive Vervollständigen mit nach Hause bringt. Den Eltern der Kindergartenkinder wird der Bogen direkt nach Hause geschickt. Wir bitten Sie, liebe Eltern, diesen mit Ihrem Kind zusammen auszufüllen. Wichtig ist, dass die Sicht Ihres Kindes möglichst unbeeinflusst Eingang in den Fragebogen findet. Ihre Anregungen als Eltern sind uns ebenfalls sehr willkommen. Wir bitten Sie, diese separat auf einem Blatt zu notieren.

Die ausgefüllten Unterlagen möchten Sie bitte **bis spätestens 15. Juni 1997** der Lehrerin oder dem Lehrer ihres Kindes zukommen lassen. Eltern von Kindergartenkindern senden sie bis zum gleichen Termin direkt an die obige Adresse.

Falls Sie Fragen haben, stehen Ihnen Herr Paul Hofer vom Elternverein, Tel. oder Frau Ursula Losinger von der Schulpflege, Tel. gerne zur Verfügung.

Für Ihre Mitarbeit danken wir Ihnen herzlich und grüssen Sie freundlich

Elternverein Beispielswil

Schulpflege Beispielswil

Der Lehrer / die Lehrerin

Peter Hofer

Ursula Losinger

.....

Beilage erwähnt

5.3 Adressen für Fachauskünfte

Zentrale Informationsstelle beim Bund über Massnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Bundesamt für Polizeiwesen
Hauptabteilung Strassenverkehr

3003 Bern

Telefon: 031/323 42 01 (Mo–Fr 9–11 und 14–17 Uhr)

Die Informationsstelle erteilt Auskünfte über die zuständigen kantonalen Stellen und über vorhandene Unterlagen zur Verkehrsberuhigung.

Kantonale Fachstellen für Fuss- und Wanderwege

Adresse und Telefonnummer bei der jeweiligen kantonalen Verwaltung erhältlich. Die ARF verfügt über eine Liste aller Fachstellen.

In jedem Kanton ist eine Person als Fachstelle für Fuss- und Wanderwege bezeichnet, die über Fragen der Fusswegplanung Bescheid weiss. Zudem gehört zu ihren Aufgaben auch die verwaltungsinterne Interessenwahrnehmung für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Postfach 8236

3001 Bern

Telefon: 031/390 22 22

Fax: 031/390 22 30

Die bfu berät Einzelpersonen und Gemeinden in verschiedensten Fragen der Unfallverhütung (Haushalt, Sport, Verkehr). Sie verfügt in den meisten Gemeinden über einen Sicherheitsdelegierten respektive eine -delegierte. Die Beratung ist schwergewichtig auf die erzieherische und technische Unfallverhütung ausgerichtet.

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Verkehrsberatung

Aarberggasse 61

Postfach

3000 Bern 2

Telefon: 031/328 82 61 (nur vormittags)

Fax: 031/328 82 05

Der VCS berät Bewohnergruppen und Einzelpersonen kompetent in allen Fragen der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, insbesondere zu Tempo 30, Wohnstrassen, Massnahmen auf Hauptstrassen etc. Die telefonischen Auskünfte sind kostenlos.

Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)

Klosbachstrasse 48

8032 Zürich

Telefon: 01/383 62 40

Fax: 01/383 97 88

Die ARF setzt sich konsequent für die Rechte der Zufussgehenden ein. Schulwegsicherung gehört zu ihren Schwerpunkten. Sie berät und informiert Interessierte, Fachleute und Behörden. Dabei kann sie sich auf ein Netz von Planungsfachleuten in den Regionen abstützen. Zudem publiziert die ARF Schriften zu Fussgängerfragen und beteiligt sich an Forschungen.

Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS)

Postfach 7678

8023 Zürich

Telefon: 01/212 63 33

Fax: 01/221 28 63

Beratung: 155 155 8

Die VFS berät Unfallopfer und deren Angehörige und unterstützt sie in Rechtsfragen. Sie vermittelt Fachleute wie PsychologInnen, AerztInnen, AnwältInnen etc.

Pro Juventute

Seehofstrasse 15

8022 Zürich

Telefon: 01/251 72 44 (Mo–Fr 8–12 und 13.30–17.30 Uhr)

Fax: 01/252 28 24

Die Pro Juventute setzt sich für die Anliegen von Kindern und Jugendlichen ein. Sie verfügt über viel Erfahrung und Wissen bei der Gestaltung von kindgerechten Spielorten.

Marie-Meierhofer Institut für das Kind (MMI)

Schulhausstrasse 64

8002 Zürich

Telefon: 01/202 17 60

Fax: 01/202 14 28

Das MMI forscht, informiert und berät in Fragen der Entwicklung, Betreuung und Erziehung von Kindern. Beim Thema (Klein-)Kind und Verkehr gehört das MMI zu den führenden Instituten der Schweiz.

5.4 Weiterführende Literatur

Dieser Teil enthält eine Auswahl an weiterführender Literatur zum Thema Schulwegsicherung, Fussgänger- und Veloverkehr. Die Liste ist grob nach Themengebieten aufgeteilt. Sie konzentriert sich auf Publikationen aus der Schweiz und enthält nur wenige Hinweise auf ausländische Werke. Die mit einem * bezeichneten Schriften können bei der ARF bestellt werden.

Der Schulweg

Allein unterwegs. Der Weg in den Kindergarten und in die Schule

Verschiedene, anregende Artikel zu den Erlebnissen, den Gefahren und zur Begleitung auf dem Kindergarten- und Schulweg. Marco Hüttenmoser u. a., Und Kinder Nr. 47, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, 94 Seiten, Fr. 27.–, Zürich 1993

«...mehr Bäume, mehr Wiesen und mehr Menschen, die wir kennen...» *Der Schulweg als Lernfeld. Schulwegeberlebnisse und -erfahrungen von Zürcher Primarschülern.*

Anschauliche Dissertation zur Bedeutung des Schulweges für die Kinder mit vielen Zitaten von Schülerinnen und Schülern. Stephan Civelli, 209 Seiten, Fr. 26.–, Zürich 1992

Sicherheit auf Schulwegen

Eher technisch ausgerichtete Dokumentation zum Vorgehen bei der Schulwegsicherung mit planerischen, verkehrstechnischen, organisatorischen und erzieherischen Massnahmen. Roland Allenbach u.a., Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 75 Seiten, illustriert, gratis, Bern 1995

Unterrichtsmaterialien

Mobil mit Köpfchen

Unterrichtsdossier für die 5.–9. Klasse mit 20 handlungsorientierten Arbeitsvorschlägen zum Thema Verkehr. Martin Better u.a., Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), World Wildlife Fund (WWF), 71 Seiten, illustriert, Fr. 32.–, Zürich und Bern 1995

Natur auf dem Schulweg

Als Unterrichtshilfe konzipierte Broschüre, die auf viel Sehenswertes auf dem Schulweg aufmerksam macht. Astrid Schönenberger u. a., Schweizerischer Bund für Naturschutz (SBN), 31 Seiten, illustriert, Fr. 20.–, Basel 1995

Kinder im Verkehr

Abschied vom gelobten Land

Die Studie zeigt, dass die Bewegungsfreiheit der Kinder auf dem Land durch den Strassenverkehr ebenso eingeschränkt ist, wie in der Stadt und dass die Verkehrsgefahren teilweise sogar grösser sind. Marco Hüttenmoser u.a., Und Kinder Nr. 54, 76 Seiten, illustriert, Fr. 27.–, Zürich 1996

An den Rand gedrückt

Eindrückliche Analyse von Kinderzeichnungen zum Thema «Kinder im Strassenverkehr». Winterthur Versicherungen, 39 Seiten, illustriert mit vielen Zeichnungen, gratis, Winterthur 1986

Kind und Strasse

Reich bebildeter Katalog zu einer Ausstellung über Kinder im Verkehr und zur Geschichte der Verkehrserziehung. Roger Kaysel, Schweizer Kindermuseum Baden, 94 Seiten, illustriert mit vielen Photos, Fr. 15.–, Baden 1993

Lebensräume für Kinder

Grosse empirische Untersuchung, die zeigt, welche Bedeutung einem verkehrssicheren Wohnumfeld für den Alltag und die Entwicklung der Kinder zukommt. Marco Hüttenmoser u.a., Bericht 70 des NFP «Stadt und Verkehr», 136 Seiten, illustriert, Fr. 35.–, Zürich 1995

*Sichere Strassen für Kinder **

Leitfaden für engagierte Eltern mit vielen Tips, wie man sich für mehr Sicherheit einsetzen kann. Daniel Grob, Schweizer Familie, 24 Seiten, illustriert, gratis, Zürich 1993

*Strassen für Kinder **

Alles, was man über eine kinderfreundliche Gemeinde und eine kindgerechte Verkehrsplanung wissen will. Wolfgang Rauh u.a., Verkehrsclub Österreich (VCO), 64 Seiten, illustriert, Fr. 18.–, Wien 1995

Planung für FussgängerInnen

*Die Langsamverkehrs-Stadt **

Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen. Eine systematische Zusammenstellung, wie eine Langsamverkehrs-Stadt, aufbauend auf dem Fussgängerverkehr, aussehen könnte. Hans Boesch, ARF-Schrift 14, 142 Seiten, illustriert, Fr. 36.–, Zürich 1992

*Empfehlungen zur Fuss- und Wanderwegplanung **

Fasst alle relevanten Informationen zur Fussweg-

planung übersichtlich zusammen. Bruno Hoesli u.a., Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und Kantonsplanerkonferenz (KPK), 40 Seiten, illustriert, Bern 1997

«Fussgänger? Sicher!» *

Juryberichte zu den Schweizerischen Wettbewerben 1992 und 1995 mit vielen Beispielen von ausgezeichneten Massnahmen zur Fussgängersicherheit. ARF und VCS, 20 resp. 28 Seiten, illustriert, gratis, Zürich und Bern 1992/1995

Fusswege im Siedlungsbereich *

Formuliert Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen, wobei im einzelnen auf die Bedürfnisse der verschiedenen FussgängerInnen eingegangen wird. Hans Boesch, ARF-Schrift Nr. 6, 149 Seiten, illustriert, Fr. 30.–, Zürich 1982

Vorrang für Fussgänger *

Die zurzeit wohl beste und umfassendste Schrift zum Thema FussgängerInnen. P. Glasl u.a., Verkehrsclub Österreich (VCÖ), 146 Seiten, reich illustriert, Fr. 38.60, Wien 1993

Wegleitung und Empfehlungen für die Planung und Realisierung von Fusswegnetzen *

Erläutert das Vorgehen bei der Planung, Anlage und dem Unterhalt von Fussgängeranlagen. R. Pulver u.a., Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, 103 Seiten, illustriert, Fr. 15.–, Bern 1988

Kantonale Broschüren

Verschiedene Kantone haben bebilderte Broschüren herausgegeben, welche die Bevölkerung, die Gemeinden und Fachleute für die Anliegen der FussgängerInnen sensibilisieren sollen.

- *Fusswege im Siedlungsgebiet* *
M. Hartmann u.a., Informationen Nr. 7 zur Raumplanung im Kanton St. Gallen, Baudepartement des Kantons St. Gallen, 40 Seiten, illustriert, Fr. 15.–, St. Gallen 1991
- *Planung und Realisierung von Fusswegnetzen* *
P. Lanz u.a., Amt für Orts- und Regionalplanung Kanton Basel-Landschaft, 36 Seiten, illustriert, Fr. 5.–, Liestal 1995
- *Zu Fuss im Kanton Zürich* *
P. Lanz u.a., Amt für Raumplanung des Kantons Zürich zusammen mit der ARF, 72 Seiten, illustriert, Fr. 15.–, Zürich 1994

Planung für VelofahrerInnen

Strassen zum Radfahren

Umfassende Schrift über alle Fragen des Velover-

kehrs. W. Rauh u.a., Verkehrsclub Österreich (VCÖ), 144 Seiten, illustriert, öS 290.–, Wien 1995

Gestaltung von Anlagen für Rad- und Mofafahrer

Kurze Information für Gemeinden und PlanerInnen zu baulichen Massnahmen für VelofahrerInnen, IVT/ETH und Beratungsstelle für Unfallverhütung, 15 Seiten, illustriert, gratis, Zürich und Bern 1996

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95

Enthält die deutschen Richtlinien, wie Radverkehrsanlagen zu planen und bauen sind. AG Strassenentwurf der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Bd. 284, DM 58.–, Köln 1995

Verkehrsberuhigung auf Quartier- und Hauptstrassen

Tempo 30 – aber jetzt

Alle Argumente für Tempo 30 auf einen Blick. Mit Tips für Aktionen. Verkehrs-Club der Schweiz, 14 Seiten, illustriert, gratis, Bern 1995

Tempo 30, einfach einführen

Ein Leitfaden für Betroffene mit anschaulichen Beispielen. VCS-Regionalgruppe Bern, AG FussgängerInnen, 21 Seiten, illustriert, Fr. 8.–, Bern 1994

Le Temps des Rues *

Französischsprachige Broschüre mit vielen Bildern und guten Beispielen von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Lydia Bonanomi, IREC/ETH Lausanne, 112 Seiten, illustriert, Fr. 15.–, Lausanne 1990

Planungsansatz Langsamverkehr Teil I und II *

Zwei bebilderte Broschüren mit zehn respektive zwölf guten Beispielen von sicheren Erschliessungs- resp. Sammelstrassen. Urs Michel, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 24 Seiten, illustriert, einzeln Fr. 14.–, zusammen Fr. 20.–, Bern 1996

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

Eine Dokumentation über bauliche Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen. Chr. A. Huber u.a., Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 55 Seiten, illustriert, gratis, Bern 1995

Schöne Aussichten *

Hauptstrassen innerorts wieder als Lebensraum entdecken. Ein Perspektivenwechsel mit Beispielen aus dem In- und Ausland. Sabine Käch u.a., Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 21 Seiten, illustriert, Fr. 7.–, Bern 1996

5.5 Fussnoten

- 1 Der dargestellte Ablauf orientiert sich an der Schrift der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Sicherheit auf Schulwegen, Dokumentation, Bern 1995
- 2 Wenn vom Schulweg die Rede ist, ist der Kindergartenweg immer auch gemeint. Interessante Arbeiten zum Schulwegerlebnis, auf die sich dieser Teil abstützt, haben verfasst:
 - Stephan Civelli, «...mehr Bäume, mehr Wiesen und mehr Menschen, die wir kennen...». Der Schulweg als Lernfeld. Schulwegerlebnisse und -erfahrungen von Zürcher Primarschülern, Diss. Zürich 1992
 - Marco Hüttenmoser, Allein unterwegs. Der Weg in den Kindergarten und in die Schule, in: Und Kinder Nr. 47, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich 1993
 - Kaj Noschis, Child Development Theory and Planning for Neighbourhood Play, Children's Environments, 9 (2), 1992
- 3 Man geht beispielsweise davon aus, dass die Zahl der Fussgängerunfälle um rund 30% und diejenige der Fahrradunfälle um das Fünffache höher liegt als die in der Statistik bekanntgemachte. Angaben aus Felix Walz, Die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz, Referat gehalten an der Tagung «Verkehrssicherheit AVS/SGGP», Bern 1993
- 4 Zahlen gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Sicherheit auf Schulwegen, Dokumentation, Bern 1995
- 5 Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz, Jahresstatistiken von 1990 bis 1995, Bern 1991 bis 1996
- 6 Daniel Sauter, Kinderunfälle auf dem Land und in der Stadt. Vom Zusammenhang von Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit der Kinder, in: Und Kinder Nr. 54, Abschied vom gelobten Land, Zürich 1996
- 7 Metron und Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Verkehrsteilnahme von Kindern unter 10 Jahren (Pilotuntersuchung), Herausgegeben vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Herzogenbuchsee 1988
- 8 Elternverein Muri, Arbeitsgruppe «Kind und Verkehr», Schulweguntersuchung Muri, Muri 1994
- 9 Eine Zusammenfassung des neuesten Forschungsstandes zum Verhalten und der Leistungsfähigkeit von Kindern liefert Maria Limbourg, Kinder im Strassenverkehr, Herausgegeben vom Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe, Münster 1995
- 10 C.I. Howarth und A. Lightburn weisen beispielsweise nach, dass sich Kinder im Verkehr im allgemeinen defensiver verhalten als die FahrzeuglenkerInnen: A Strategic Approach to Child Pedestrian Safety, in: H.C. Foot, A.J. Chapman, F.M. Wade, Road Safety. Research and Practice, Eastbourne 1981. Zu ähnlichen Resultaten gelangten:
 - S.J. Thompson, E.J. Fraser, C.I. Howarth, Driver Behaviour in the Presence of Child and Adult Pedestrians, in: Ergonomics 1985 Vol. 28, No. 10, 1469–1474
 - Maria Limbourg, Kinder im Strassenverkehr, Herausgegeben vom Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe, Münster 1995
- 11 Die Abbildung stammt von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Schutz der Fussgänger, Bern 1988
- 12 Eine repräsentative Umfrage der Schweizer Familie hat ergeben, dass die Angst der Eltern vor Unfällen wesentlich grösser ist als diejenige vor Kriminalität oder Drogen (Schweizer Familie, Kind und Verkehr, Repräsentative Umfrage, Zürich 1993).
In England wurde festgestellt, dass der Anteil der siebenjährigen Kinder, die allein in die Schule gehen können, zwischen 1971 und 1990 von über 70% auf rund 10% zurückging. (M. Hillman et al., Keine falsche Bewegung!, ILS-Schriften 69, Hrsg. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1992.) Auch wenn diese Zahlen nicht eins zu eins auf die Schweiz übertragen werden können, geben sie doch einen Hinweis auf die derzeitige Entwicklung.
Welchen Einschränkungen Kinder in der Stadt und auf dem Land unterliegen, wurde detailliert nachgewiesen von: Marco Hüttenmoser, Dorothee Degen-Zimmermann, Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des NFP 'Stadt und Verkehr', Zürich 1995 und Marco Hüttenmoser, Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, in: Und Kinder Nr. 54, Abschied vom gelobten Land, Zürich 1996

- 13 Die sozialen und motorischen Auswirkungen des Strassenverkehrs auf Kinder wurden nachgewiesen von: Marco Hüttenmoser, D. Degen-Zimmermann, J. Hollenweger, Zwei Welten. Zwischenbericht zum Projekt «Das Kind in der Stadt», Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich 1992. Die motorischen Defizite, die man bei den Kindern feststellt, versucht man mit aufwendigen Lernübungen und Spielen in der Schule zu kompensieren, jetzt unter dem Titel Verkehrserziehung. Siehe dazu: Beratungsstelle für Unfallverhütung, Jahresbericht 1995, Bern 1996. Diese Kompensationsversuche können nur eine unzureichende Krücke für verlorenen Bewegungsraum und vorenthaltene Lebenserfahrungen sein. Wesentlich sinnvoller wäre die Schaffung von mehr und sicheren Lebensräumen für Kinder.
- 14 Ein negatives Beispiel dafür zeigt eine kantonale Verkehrserziehungskassette für KindergartenschülerInnen. In einem von Kindern gesungenen Lied heisst es: «Mir händ an alles dänkt, das mer de roti Bändel treit, das mer nid spilt und stritet uf em Wäg und eifach niä verseit.»
- 15 Die Literatur zu baulichen Schutzmassnahmen für Fussgänger und Velofahrerinnen sowie zum Vorgehen bei der Planung und Erstellung der Wege ist umfangreich. Siehe Literaturliste.
- 16 Diese Zusammenhänge wurden aufgezeigt von Felix Walz, Die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz, Referat gehalten an der Tagung «Verkehrssicherheit AVS/SGGP», Bern 1993 und der Interdisziplinären Arbeitsgruppe für Unfallmechanik der Universität und ETH Zürich, Auto-Fussgängerkollision. Verletzungsreduktion, Unfallrekonstruktion, mathematische und experimentelle Simulation, Zürich 1985. Die Darstellung der Unfallfolgen wurde entnommen aus: Peter Hotz, Hauptstrassen und Ortsdurchfahrten zum Leben, in: Und Kinder Nr. 54, Abschied vom gelobten Land, Zürich 1996
- 17 Ideen zur Unterrichtsgestaltung zum Thema Schulwegerlebnis sind bei den kantonalen Lehrmittelverlagen und in folgenden Schriften zu finden:
- Felix Graser, Werkstatt Schulweg, Unterlagen für den individualisierenden und gemeinschaftsbildenden Unterricht, Verlag der Zürcher Kantonalen Mittelstufenkonferenz, Zürich 1991
 - Schweizerischer Bund für Naturschutz (SBN), Natur auf dem Schulweg. Eine Unterrichtshilfe. Basel 1995
 - Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), World Wildlife Fund (WWF), Mobil mit Köpfchen.
- 20 handlungsorientierte Arbeitsvorschläge zum Thema Verkehr. Ein Unterrichtsdossier für 5.–9. Klassen, Zürich und Bern 1995
- 18 In diesem Zusammenhang stellt sich bei Befragungen das grundsätzliche Problem, die tatsächlichen Meinungen zu erhalten und nicht nur Antworten, von denen die Befragten denken, sie würden von ihnen erwartet. Bei der Schülerbefragung könnte es z.B. sein, dass die Kinder sich wie Erwachsene geben wollen und deshalb Ängste oder Probleme an einzelnen Stellen nicht zugeben (möchten). Die Erfahrungen bei bisherigen Untersuchungen zeigen, dass dieses Problem bei guter Information der Kinder kaum ins Gewicht fällt.
- 19 Den Kindern sind die Gründe für die Begleitung jedoch nicht immer bewusst. Dieses Problem wird bei der Befragung dadurch entschärft, dass in der hauptsächlich betroffenen Altersgruppe (Kindergarten und erste beiden Primarklassen) der Fragebogen von den Eltern mitausgefüllt wird.
- 20 Die Antworten können beispielsweise *detailliert* oder *allgemein* sein oder sie können *Ursachen* oder «nur» *Symptome* der Gefahren benennen. Diese Probleme sind nicht kinderspezifisch, sondern grundsätzlicher Natur und lassen sich innerhalb dieser Befragung nicht lösen. Selbst in Unfallprotokollen – und damit in den Unfallstatistiken – sind beispielsweise oft Symptome und nicht Ursachen angeführt.
- 21 Zum Beispiel kann das Radargeschwindigkeitsmessgerät «Speed gun» beim Verkehrs-Club der Schweiz günstig ausgeliehen werden (Adresse siehe Anhang).
- 22 Eine Checkliste für die Vorbereitung einer Ausstellung und eines Informationsabends ist zu finden in: Schweizer Familie, Sichere Strassen für Kinder. Ein Leitfaden für engagierte Eltern, Zürich 1993. Allgemeine Hinweise zur politischen Arbeit werden dargestellt in: Greenpeace und Verkehrsclub der Schweiz, Power statt PS, Politische Instrumente zur Rückeroberung der Strasse, Zürich und Herzogenbuchsee, 1992

5.6 Zusammenfassung

Erlebnis und Sicherheit auf dem Schulweg bedingen sich gegenseitig: Ohne Sicherheit sind keine Erlebnisse möglich und ohne Erlebnis-möglichkeiten können die Kinder nicht jene körperlichen Fähigkeiten entwickeln, die sie brauchen, um sich im Verkehr sicher zu bewegen. Schulwegsicherheit heisst, dass die Kinder ohne Angst (subjektiv sicher) und ohne Gefährdung (objektiv sicher) in die Schule gelangen können. Die vorliegende Schrift zeigt, dass zur Erreichung dieses Ziels auch die Mitarbeit der Kinder wichtig ist. Sie sind die Expertinnen und Experten des Schulweges, denn sie legen ihn mehrmals pro Tag zurück und sehen mögliche Gefahren – nur schon wegen ihrer Grösse – aus einer anderen Perspektive als die Erwachsenen.

Die Schrift ist in vier Teile gegliedert:

Der erste Teil gibt einen Überblick darüber, was zur Schulwegsicherung gehört, wie sie abläuft und welche Möglichkeiten es für das Engagement von Eltern und Elterngruppen gibt.

In einem zweiten Teil werden die Anforderungen an sichere und erlebnisreiche Schulwege formuliert. Besonders erläutert werden die Bedeutung des Schulweges für die Entwicklung der Kinder und die Gefahren, denen sie im heutigen Strassenverkehr ausgesetzt sind.

Der dritte Teil konzentriert sich auf die Darstellung einer Schülerbefragung. Das Vorgehen wird leitfadentypisch erläutert und ist vor allem für diejenigen Personen gedacht, die selber eine Befragung durchführen wollen.

Im vierten Teil werden einige Ideen zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Umsetzung präsentiert. Ein ausführlicher Anhang mit Beispielbriefen, einem Literatur- und Adressverzeichnis sowie einem herausnehmbaren Fragebogen runden die Schrift ab.

Résumé

Découverte de l'environnement et sécurité sur le chemin de l'école se conditionnent mutuellement: sans sécurité il n'y a pas d'expérience de l'environnement possible, et sans possibilité de découvrir leur environnement, les enfants ne peuvent pas développer toutes les capacités physiques dont ils ont besoin pour se déplacer en toute sécurité dans la circulation.

La sécurité sur le chemin de l'école signifie que les enfants puissent se rendre à l'école sans peur (sécurité subjective) et sans danger (sécurité objective). La brochure ci-jointe montre que la collaboration des enfants est importante pour atteindre ce but. Ils sont les experts du chemin de l'école, car ils le parcourent plusieurs fois par jour, et voient les dangers potentiels – ne serait-ce qu'en raison de leur taille – sous une autre perspective que celle des adultes.

La brochure est divisée en quatre parties:

La première partie donne un aperçu de ce qu'est la sécurité sur le chemin de l'école, comment on l'assure et quelles sont les possibilités d'engagement pour les parents et les groupes de parents.

Dans la deuxième partie, les exigences pour des chemins d'école sûrs et favorables à la découverte sont formulées. L'accent est mis en particulier sur l'importance du chemin de l'école pour le développement de l'enfant et les dangers auxquels les enfants sont exposés dans la circulation d'aujourd'hui.

La troisième partie se concentre sur la présentation d'un questionnaire pour les élèves. L'action est expliquée de manière concise et pensée avant tout pour toute personne qui veut conduire elle-même une telle enquête.

Dans la quatrième partie, on présente quelques idées pour les actions de relations publiques et les mesures de réalisation. En annexe on trouvera des exemples de lettres, des indications de publications et d'adresses utiles ainsi qu'un exemplaire détachable du questionnaire.

Riassunto

L'esperienza e la sicurezza sul tragitto casa - scuola sono complementari l'una all'altra. Senza la sicurezza non è possibile fare delle esperienze, e senza la possibilità d'intraprendere delle esperienze, i bambini non possono sviluppare quelle capacità di movimento di cui hanno bisogno per potersi districare in modo sicuro nel traffico.

Sicurezza sul tragitto casa-scuola, significa che i bambini possono raggiungere la scuola senza paura (sicurezza soggettiva) e senza pericoli (sicurezza oggettiva). Con questo scritto s'intende dimostrare che per raggiungere quest'obiettivo è molto importante avere la collaborazione dei bambini. Essi sono gli «esperti del traffico scolastico», in quanto percorrono questo tragitto più volte al giorno e si rendono conto, anche in ragione della loro altezza, degli eventuali pericoli. La prospettiva, dalla quale riescono ad individuare questi pericoli, è evidentemente diversa da quella degli adulti.

Lo scritto si suddivide in quattro parti:

La prima parte comprende una panoramica generale su quello che s'intende come «sicurezza sul tragitto casa-scuola», come si sviluppa, e quali sono le possibilità per coinvolgere i singoli genitori o eventuali gruppi di genitori.

Nella seconda parte sono avanzate delle richieste per dei tragitti scolastici che sono nello stesso tempo sicuri e che, sulla base della realtà attuale dei traffici, danno la possibilità ai bambini di sviluppare le necessarie esperienze.

La terza parte si concentra su come è possibile dimostrare tutto questo tramite un'inchiesta tra gli scolari. Lo svolgimento della stessa è spiegato tramite un filo conduttore ed è pensato in modo particolare per quelle persone che desiderano svolgere loro stessi un'inchiesta.

Nella quarta parte sono presentate alcune idee per la divulgazione e per la messa in pratica di un progetto sull'argomento. Completano lo scritto, un'aggiunta dettagliata di lettere modello, una bibliografia, degli indirizzi utili e un questionario da staccare.

ARF-Porträt



Die ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ist eine gesamtschweizerisch tätige Fussgänger-Organisation. Sie wurde 1975 als Verein gegründet. Auf ihr Engagement geht das schweizerische Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) zurück. Heute ist sie eine vom Bund anerkannte, private Fachorganisation. Im Vorstand vertreten sind Fachleute aus den Bereichen Recht, Verkehr, Raumplanung und Wirtschaft. Zu den ARF-Geschäftsstellen in Zürich und Neuenburg gehören dreizehn regionale Kontaktstellen, die verkehrsplanerische Facharbeit leisten.

Rund 3'500 Mitglieder und Gönner unterstützen den konsequenten ARF-Einsatz für die FussgängerInnen.

Die ARF steht ein für einen menschenfreundlichen Verkehr. Massstab sollen die FussgängerInnen sein. Sie sollen ihre Ziele ohne Gefahren, Hindernisse und Belästigungen erreichen und sich auf angenehmen und anregenden Wegen bewegen können. Die ARF nimmt Partei für die FussgängerInnen in der Öffentlichkeit und Politik. Dabei stützt sie sich auf das FWG. Sie berät und informiert Interessierte, Fachleute und Behörden. Sie forscht und publiziert Schriften zu Fussgängerfragen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich an die ARF, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich, Telefon 01 383 62 40, Telefax 01 383 97 88.

Schulhaus:

Lehrer/in: Klasse:





Name des Schülers / der Schülerin:

Strasse: Fragebogen-Nr.:

Für die Planung von sicheren Schulwegen brauchen wir Deine Meinung! Wir freuen uns, wenn Du den Fragebogen sorgfältig ausfüllst!

1. Zeichne Deine Schulwege im Plan auf der Innenseite mit blauem Farbstift ein.

2. So lege ich den Schulweg *normalerweise* zurück: (Bitte kreuze nur ein Feld an)

- Zu Fuss 
- mit dem Velo 
- Mitfahrt im Auto 
- Mit dem Ortsbus, Postauto oder Schulbus 
- anderes

Wenn Du manchmal ein anderes Verkehrsmittel benutzt oder sogar verschiedene Verkehrsmittel pro Weg, so schreibe dies auf die folgende Linie.

Ich gehe/fahre manchmal auch:

3. Ich gehe den Schulweg meist selten nie mit Mitschülern / Mitschülerinnen

4. a) Ich werde meist selten nie von Erwachsenen begleitet

b) Ich werde meist selten nie mit dem Auto in die Schule gefahren

5. a) Mein Schulweg ist an folgenden Orten besonders gefährlich: Zeichne die gefährlichen Stellen im Plan mit einem roten Kreis ein und nummeriere sie.

b) Warum findest Du diese Stellen gefährlich?

Stelle Nr. 1

.....

.....

Stelle Nr. 2

.....

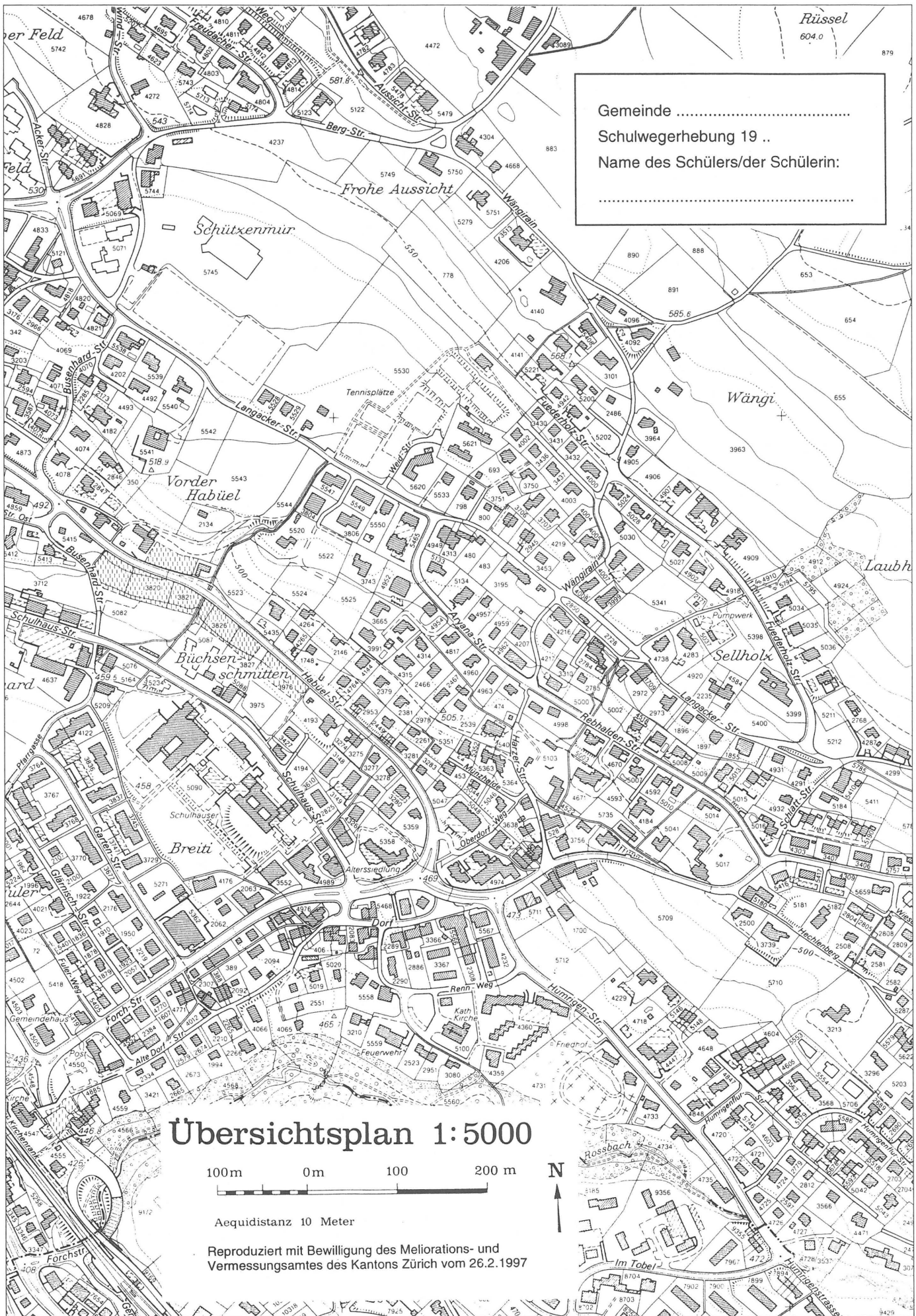
.....

Stelle Nr. 3

.....

.....

Wenn Du mehr als drei gefährliche Stellen auf Deinem Schulweg hast, beschreibe sie auf einem Blatt Papier und lege es dem Fragebogen bei.



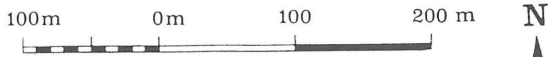
Gemeinde

Schulwegerhebung 19 ..

Name des Schülers/der Schülerin:

.....

Übersichtsplan 1:5000



Aequidistanz 10 Meter

Reproduziert mit Bewilligung des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich vom 26.2.1997

Schulhaus:





Lehrer/in: Klasse:

Name des Schülers / der Schülerin:

Strasse: Fragebogen-Nr.:

Für die Planung von sicheren Schulwegen brauchen wir Deine Meinung! Wir freuen uns, wenn Du den Fragebogen sorgfältig ausfüllst!

1. Zeichne Deine Schulwege im Plan auf der Innenseite mit blauem Farbstift ein.
2. So lege ich den Schulweg *normalerweise* zurück: (Bitte kreuze nur ein Feld an)

- Zu Fuss 
- mit dem Velo 
- mit dem Ortsbus, dem Postauto oder dem Schulbus 
- Mitfahrt im Auto 
- anderes

Wenn Du manchmal ein anderes Verkehrsmittel benutzt oder sogar verschiedene Verkehrsmittel pro Weg, so schreibe dies auf die folgende Linie.

Ich gehe/fahre manchmal auch:

3. Ich gehe den Schulweg meist
 selten mit Mitschülern / Mitschülerinnen
 nie

4. a) Ich werde meist
 selten von Erwachsenen begleitet
 nie

- b) Ich werde meist
 selten mit dem Auto in die Schule gefahren
 nie

c) Ich werde begleitet oder hingefahren

- weil der Verkehr zu gefährlich ist
- weil
- ich weiss es nicht

= > Fortsetzung auf der Rückseite

5. a) Ich wähle immer den gleichen Schulweg
 manchmal einen anderen Schulweg

b) Ich habe (Anzahl) verschiedene Wege, auf denen ich abwechselnd in die Schule gehe.

6. a) Mein Schulweg ist an folgenden Orten besonders gefährlich: Zeichne die gefährlichen Stellen im Plan mit einem roten Kreis ein und nummeriere sie. Wenn auf Deinem Schulweg keine Stelle gefährlich ist, fahre bitte weiter bei Frage 7.

b) Wieviele Stellen sind es? Stellen (Anzahl)

c) Warum findest Du diese Stellen gefährlich?

Stelle Nr. 1

.....

.....

.....

Stelle Nr. 2

.....

.....

.....

Stelle Nr. 3

.....

.....

.....

Wenn Du mehr als drei gefährliche Stellen auf Deinem Schulweg hast, beschreibe sie auf einem Blatt Papier und lege es dem Fragebogen bei.

- 7.) Was mir gefällt am Schulweg: Beschreibe ihn kurz auf einem anderen Blatt oder mache eine Zeichnung.

- 8.) Meine liebsten Spielorte sind: Umrahme sie auf dem Plan mit einem grünen Kreis.

Vielen Dank für das Ausfüllen des Fragebogens! Wir werden mit den Resultaten einen Bericht schreiben und anschliessend versuchen, Deinen Schulweg, wenn nötig, zu verbessern.

Erlebnis und Sicherheit auf dem Schulweg bedingen sich gegenseitig: Ohne Sicherheit sind keine Erlebnisse möglich und ohne Erlebnismöglichkeiten können die Kinder nicht jene körperlichen und psychischen Fähigkeiten entwickeln, die sie brauchen, um sich im Verkehr sicher zu bewegen.

Der Schulweg ist mehr als nur der Weg zwischen zuhause und der Schule. Er ist Erlebnis-, Lern- und Sozialisationsweg. Allein, zu zweit und in Gruppen, springen, sprechen, streiten, spielen, verweilen die Kinder und beobachten Menschen, Tiere und Pflanzen.

Schulwegsicherheit heisst, dass die Kinder ohne Angst und ohne Gefährdung in die Schule gelangen können. Die vorliegende Schrift zeigt, dass zur Erreichung dieses Ziels auch die Mitarbeit der Kinder wichtig ist. Sie legen den Schulweg täglich mehrmals zurück und haben im Strassenverkehr – nur schon wegen ihrer Grösse – eine andere Perspektive als die Erwachsenen. Die Befragung der Schülerinnen und Schüler ist deshalb ein wesentliches Element einer erfolgreichen Schulwegsicherung.

«...weil die Autos so flitzen» will Eltern, Elterngruppen, Schul- und Gemeindebehörden, Planungsfachleuten, Lehrerinnen und Lehrern, kurz: allen, die sich mit der Schulwegsicherung befassen, eine Grundlage und Hilfestellung für ihre Arbeit geben.



ARBEITSGEMEINSCHAFT RECHT FÜR FUSSGÄNGER

ASSOCIATION DROITS DU PIETON

